

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:           Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente  
  M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire  
  M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE**

**PROJET DU QUARTIER BONAVENTURE**

**DEUXIÈME PARTIE**

VOLUME 6

Séance tenue le 19 janvier, 19 h  
1550, rue Metcalfe  
Bureau 1414  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 19 JANVIER 2010.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

DEPOTIUM INC. (M. GUY MAJOR).....	3
M. PATRICK LATENDRESSE.....	9
CENTRE FINANCIER INTERNATIONAL DE MONTRÉAL (M. JACQUES GIRARD) .....	16
TABLE DE CONCERTATION ACTION-GARDIEN (MME BLANDINE CHARBONNEAU) ...	22
M. DEREK ROBERTSON.....	27
CULTURE MONTRÉAL (MME SANDRA O'CONNOR) .....	33
M. ROBERT HAJALY .....	43
MME NATHACHA ALEXANDROFF .....	49

### DROIT DE RECTIFICATION

SOCIÉTÉ DU HAVRE (M. CLAUDE CARETTE, MME ISABELLE HUDON) .....	55
--	----

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### **MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:**

5 Au nom de l'Office de consultation publique de Montréal, je vous souhaite la bienvenue à cette sixième et dernière séance d'opinions sur l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, la phase 1. Cet avant-projet, comme vous le savez, maintenant a été préparé par la Société du Havre de Montréal sur mandat du conseil d'agglomération.

10 Ladies and Gentlemen, good evening. Welcome to this sixth and last public hearing on the draft project of the redevelopment of the Bonaventure Highway, phase 1.

15 Cette session se déroulera en français, mais les personnes qui désirent s'adresser à la Commission en anglais sont bienvenues de le faire. Everybody who would like to address Commission in English may do so.

20 Je me nomme Hélène Laperrière, je suis urbaniste et commissaire à l'Office. La présidente, madame Louise Roy, m'a confié la présidence de cette commission. Pour me seconder dans cette tâche, monsieur Jean-Claude Boisvert à ma gauche qui est architecte, monsieur Viateur Chénard à ma droite qui est avocat spécialisé en droit immobilier.

25 La Commission est également appuyée par monsieur Michel Agnaïeff à titre de secrétaire et madame Catherine Vandermeulen à titre d'analyste. Les personnes ressources à l'accueil pour ce soir sont, à l'accueil, monsieur Gabriel Lemonde-Labrecque, à la sténotypie, madame Louise Philibert, à la régie du son, Jérémie Gagnon, la coordination est assurée par Louis-Alexandre Casal. Monsieur Luc Doray, secrétaire général de l'Office, également responsable des communications, est avec nous ce soir également.

30 Le mandat nous a été confié par le Comité exécutif de la Ville. Je rappelle que l'Office est une entité juridique distincte de la Ville et qu'à ce titre, les commissaires n'ont aucune attache ou quelque allégeance que ce soit ni envers la Ville, ni les promoteurs. Ils sont d'ailleurs régis par un code de déontologie que vous pourrez consulter sur le site web de l'Office.

35 Nous amorçons donc ce soir dans la deuxième partie de la consultation, la première ayant été avant Noël, soient les 24, 26 novembre ainsi que 1<sup>er</sup> et 2 décembre, nous amorçons ce soir le dernier droit de la séance de consultation par les auditions de mémoires qui précèdent la partie où nous aurons à analyser et rédiger le rapport qui sera transmis au maire de Montréal.

40

45 Je tiens à préciser que dans cette deuxième partie, donc, pour la soirée de ce soir, la Société du Havre qui est responsable de l'avant-projet qui nous est soumis n'a pas de rôle particulier à jouer. Ils assistent tout de même aux présentations et auront, s'ils le désirent, la possibilité d'exercer un droit de rectification si jamais des inexactitudes ou des imprécisions quant aux propos tenus en cours de séance se glissaient. Ce droit de rectification leur sera accordé en fin de séance.

50 Je rappelle en termes de déroulement que, bien sûr, nous sommes là pour vous aider. Nous vous poserons des questions. Chaque présentation d'une durée d'environ dix minutes précédera une période de questions d'également dix minutes. Je demande évidemment à tout le monde de respecter les temps alloués, ce soir nous avons huit interventions, de manière à ce que par équité pour l'ensemble des interlocuteurs tout le monde ait un droit de parole égal.

55 Nous avons d'ailleurs à cet égard-là pris déjà connaissance des mémoires. Donc, dans vos présentations, nous apprécierions que vous vous attachiez aux questions principales plutôt que de lire dans le menu détail le rapport. On a d'ailleurs une soixantaine, pour votre information, une soixantaine de mémoires à étudier.

60 Je vous rappelle évidemment qu'il importe de maintenir un climat de respect mutuel et de courtoisie et qu'à ce titre jusqu'à maintenant, tout s'est déroulé à la perfection. J'aimerais bien que cette finale soit sur le même mode et je remercie tous et chacun d'y contribuer.

65 Au terme de ces séances de consultation, deuxième phase, qui se termine ce soir, la Commission procédera à la rédaction d'un rapport qui comprend essentiellement trois parties, la description du projet, vos préoccupations ainsi que les enjeux qui ont été révélés et, en troisième partie, les recommandations formulées par la Commission, l'ensemble étant adressé au maire de Montréal.

70 Sans plus tarder, j'inviterais pour ce soir notre premier interlocuteur, monsieur Guy Major pour Depotium incorporé, s'il vous plaît. Bonsoir.

## PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

75 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

80 **M. GUY MAJOR :**

Alors je me présente, Guy Major, vice-président de Depotium et avocat. For the purpose of this presentation, I will proceed in English.

85 **LA PRÉSIDENTE :**

Go ahead, no problem.

90 **M. GUY MAJOR :**

It's my first time here before you.

95 **LA PRÉSIDENTE :**

Welcome.

100 **M. GUY MAJOR :**

Thank you. I'm not going to regurgitate my presentation; I want to go over some major points in it. I have, we Depotium have issues on a big picture and also as my questions state certain actions by the Society or Commission towards us, and we would like those, I don't know if they will be addressed tonight or on your final report, but these are issues that I want to raise publicly.

105

Overall, Depotium is the largest self-storage company in Quebec, 4<sup>th</sup> largest in Canada. We are not just a one store company. We have, and what concerns us in this particular development, is that we control all the real estate underneath the CN tracks, from University all the way down to the end, I believe which is past William Street; those are known as CV 1, 2, 3, 4, 5 and 6.

110

We have a 40 year lease with CN and I know that the Commission is aware of this, because the Commission or the Society approached CN to invite CN not to sign a contract with us, but CN said you know business is if you want to sign, please come to the plate and offer your money; you said, no, and then we stood-up to the plate.

115

Having said that, when I came to your first presentations, you had a beautiful slide show, what the future was going to look like. In that presentation we were deliberately erased and I know you can't miss us, Depotium, our name is splashed across the buildings. You know that we are there, you know why.

120

Does the Commission wish to cause us harm, does the Commission wish to cause us a prejudice? The Commission does not have the power to expropriate, but, you know, what is your intention towards us? This is my overall concern with this project.

125

If the project does move forward, we will address some other issues. You know, we have experienced this past summer with certain works for the City of Montreal in a building that we own in Lachine where an overpass was torn down. We all benefit from the work, but my business is affected nonetheless. Just like another building I own on Murray Street, not far from the CN tracks, where they redid the whole street, my business was shut down for a week. It's not good for my business.

130

So again the same concerns and considerations I have here, is if the work proceeds, what steps, what assurances can the Commission give us, give to Depotium, that our business will not be hurt or damaged or a loss of profitability? I mean if you envision or if we envision a loss of profitability, will there be a formula of some sort to offset that. I mean we understand that even though we are against the project, if the project moves forward, we want to make sure that we move forward with you in the same direction.

135

How long did you say we have, because I don't want take too much time?

140

**LA PRÉSIDENTE :**

10 minutes, actually, so you have about 3 – 4 minutes left or a few more.

145

**M. GUY MAJOR :**

Thank you. In this exchange, are you going to be addressing my questions this evening or...

150

**LA PRÉSIDENTE :**

Just after your presentation, we will ask some few questions. No, we are not here to dialogue, we are here to hear your questions and so far we are going to have some few questions because we want to be sure to understand pretty well your brief.

155 **M. GUY MAJOR :**

Fair enough. O.K. Let me continue since time if of essence. On the back side of the buildings, underneath the CN tracks, when I take you to the back, Dalhousie Street, I believe, on the back side, there are empty lots. If the Commission's intent is to, in fact, have some kind of bus terminal or terminus, why are you using my building, where you put in nice windows and like a corridor going through Dalhousie to Nazareth, when you have all these empty lands in the back that you can buy? There all for sale. I don't know why you want to use my building when there is available land already. So that also concerns me.

165 Without addressing each and every question in here, I mean, I've raised 13 or 14 questions in my brief, I'm looking for those answers. How to proceed and...

**LA PRÉSIDENTE :**

170 I just want to make it clear that this is the Commission in charge of the Public Hearing, we are not promoter of this project.

**M. GUY MAJOR :**

175 No, I understand.

**LA PRÉSIDENTE :**

180 So your question about what type of warranty or «what will happen with my business and so on with that project» could be addressed to the promoter La Société du Havre. So we are here to understand your position, your suggestions, and so on, and then we will address it to the mayor of Montreal so far.

**M. GUY MAJOR :**

185 You will address it with the Société du Havre, is it correct?

**LA PRÉSIDENTE :**

190 La Société du Havre is the one in charge.

**M. GUY MAJOR :**

And they will answer my brief or?

195 **LA PRÉSIDENTE :**

Well they won't answer directly. A brief is an opinion, basically. So if you have some questions in it, we want to be sure, so far we are going to have some questions and my colleague is the one who is going to be in charge, because there are some legal points, and so on. So at that point, we want to understand pretty well your position on that. It's more than that, than answering some questions that you could ask.

**M. GUY MAJOR :**

205 O.K. I mean legally speaking, there are other options, but I am concerned if the intent of the Commission is to cause harm to Depotium. That is a major concern of mine. And we are addressing these legal issues, I mean, why... if you know that we exist, why would you take steps to erase my business in a public forum. Is that intention to create the illusion that there is available real estate, therefore to make it a sexier project for promoters. I have lots of questions to that regard .

We did speak one on one too, in fact, I met the past president of the Society who came to see us and he let it be known that he didn't want us there. I have a concern. So.

215 **M. VIATEUR CHÉNARD:**

There is a promoter, Société du Havre...

**M. GUY MAJOR :**

220 Yes. So my fight is with the promoter.

**M. VIATEUR CHÉNARD:**

225 This is going, you know, towards municipal approval, basically, and you know there are a lot of things that will go ahead. But there are these public hearings so that people can speak out and say what problems they have, how they would do it differently, you know, whatever opinion they may have on the subject matter.

230 So yours is one of those opinion expressed. So we are not answering questions, we are not defending the project or, you know, we are her to basically make a recommendation and try to be useful for the municipal authorities to make a decision.

235 So I have questions, but it's really to know better what your opinions are, all right. So I'm sorry there was a misunderstanding as to the purpose of the hearings, but. O.K

You mentioned you have a 40 year lease, how much left do you have?



**M. GUY MAJOR :**

240 39.

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

245 O.K. It's brand new. In terms of the project as presented, to the extent you have look at it, are there issues about loading docks, service access, is there *empêchement* of your business in the project as presented?

**M. GUY MAJOR :**

250 I didn't understand the question. Would you repeat, please?

**M. VIATEUR CHÉNARD:**

255 The project, as presented, does it represent issues with the operation of your business, for example, access to loading docks or I'm trying to find entrance, exits, I don't know, do you...

**M. GUY MAJOR :**

260 Not at this time, I cannot be specific. I do know that when there are major construction projects and you are taking down the whole Bonaventure, there will be roads that will be closed, there will be detours.

265 And because the CN buildings, where they are situated, I mean there is going to be, I know that inherently there is going to be difficulty accessing those sites and based on past experience on buildings that I have in Lachine and Murray Street, where my sites were completely closed. The contractors, whatever contracts they have, with penalties to execute the work to get it done with an "x" number of delays, attack to my business, because they didn't care clients or vehicles access those roads.

270 So that's my general concern now in terms of specifics, no, I don't have the construction plan, so I don't know.

275 My question in that regard is knowing that there will be an impact, will the Commission take the steps and have an ombudsman or someone who will act on our behalf and the other commerces, businesses in the area. Because this is not going to be a construction project that is going to be a week or a month. That's one of the concerns.

**M. VIATEUR CHÉNARD:**

280 O.K. And your access loading docks, where are...

**M. GUY MAJOR :**

285 They are facing, they are on Nazareth.

**M. VIATEUR CHÉNARD:**

On Nazareth?

290 **M. GUY MAJOR :**

Yes.

**M. VIATEUR CHÉNARD:**

295 How many of them do you have?

**M. GUY MAJOR :**

300 Each building has, actually, no, building #6 has two garage doors plus an office door; building #5, has one garage door on Nazareth; building #4, has another garage door facing Nazareth; building #2, the access is on the back side of...

**M. VIATEUR CHÉNARD:**

305 Dalhousie?

**M. GUY MAJOR :**

310 No, there is a parking lot; it's behind the police station. And then building #1 is on the corner of University and Bonaventure.

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

315 All right, thank you.

**M. GUY MAJOR :**

320 I wrote all the streets in the first page of my brief.

**M. VIATEUR CHÉNARD:**

Sorry?

325 **M. GUY MAJOR :**

I wrote all the street things and the buildings on the first page of my brief. You'll find it all there.

330 **M. VIATEUR CHÉNARD:**

All right, thank you very much.

**LA PRÉSIDENTE :**

335

Autre chose?

**M. GUY MAJOR :**

340

Merci, merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

345

Merci, Monsieur Major. J'inviterais maintenant monsieur Patrick Latendresse, s'il vous plaît. Monsieur Latendresse, bonsoir.

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

350

Bonsoir. Donc, si j'ai bien compris la façon que ça se déroule, on ne lit pas le mémoire, on vous le résume grosso modo par rapport aux points qu'on trouve important ?

**LA PRÉSIDENTE:**

355

Oui, de manière d'abord à restreindre le temps à dix minutes et nous permettre de vous poser des questions par la suite.

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

360

O.K., parfait. Donc, heureusement j'avais préparé une petite présentation *PowerPoint* question d'alléger le tout pour que puissent, les gens dans la salle, retenir les idées importantes que j'avais trouvées.

365 Nombres d'entre elles sont des citations qui ont été faites par la Société du Havre le 1<sup>er</sup> et le 2 décembre dernier, des choses comme ici, la raison principale que j'avais trouvée pour construire un couloir à 114 M\$, ben, ça se résumait autrement dit avec la solution qu'ils amenaient le nouveau Bonaventure. Il y avait tellement peu de différence avec l'ancien, grosso modo, qu'ils se sont dit, bon, «on va construire un tunnel pour montrer que c'est un gros changement», ce genre de choses-là. Donc, pour faire un changement à 114 M\$, je trouve ça un peu excessif dans mon livre à moi, comme tel.

370 La chose que je retiens principalement comme raison, c'est qu'avec toutes les études qui ont été faites, avec le 45 M\$ qui a été versé à la Société du Havre, aucune étude n'a été faite par rapport au niveau des transports, des temps de transport, c'est-à-dire qu'à l'heure actuelle, on sait, Bonaventure, sa capacité, versus la nouvelle capacité, il n'y a pas d'études 375 qui ont été faites sur le transport en commun, si le 30 secondes que le tunnel, le couloir Dalhousie sauvait était épargné avec le nouveau projet Bonaventure.

380 Donc, moi dans mon livre, c'est une lacune qui est relativement importante. Si on est pour dépenser 114 M\$, il faut qu'il y ait un avantage quelque part. Et pour ce faire, il faut faire les bonnes études à savoir si la nouvelle formule Bonaventure nous sauve le même 30 secondes. Je ne verrais pas pourquoi les Montréalais auraient à pistonner 114 M\$ dans un projet comme celui-là. D'accord ?

385 Jusqu'à date, je n'ai pas trouvé aucune étude qui porte sur le transport en commun, sur la nouvelle formule Dalhousie. D'accord ?

390 Il y avait des commentaires que je faisais par rapport au Square, la présentation qui avait été faite par la Société du Havre, les images qu'ils utilisent. Ça semble être vraiment un parc intéressant qu'ils veulent faire, nonobstant, j'ai des réserves parce qu'un parc situé entre deux autoroutes urbaines, quatre voies chacune, avec le bruit tel qu'il avait été avancé par les ingénieurs, je ne m'attends pas à ce que ce soit un lieu de repos. Mais quand on regarde les images qu'ils nous présentent, ça va vraiment être un endroit de prédilection pour le repos. Donc, je ne trouve pas ça correct, si vous me permettez l'expression. D'accord ?

395 Une des choses aussi en termes de transparence par rapport à la Société du Havre dans sa présentation de son projet, celle-ci ne spécifie pas dans son couloir Dalhousie, d'accord, les autobus, ils vont rouler de 5 heures le matin à minuit, allons-y à 20 heures par jour. Coin Dalhousie, de l'Inspecteur, Saint-Maurice, il y a des individus qui vivent là. Ces individus-là vont être soumis à 20 heures par jour à du trafic d'autobus. Un autobus, c'est 400 pas une libellule, ça mène du bruit et ça pollue. D'accord ?

Donc, je trouve ça déplorable que ces informations ne sont pas communiquées aux intéressés, c'est-à-dire à ceux qui vivent à Griffintown. D'accord ? D'autant plus, je sais qu'il

405 y avait monsieur Carette qui parlait des nombreux chantiers que Montréal s'est affublée dont le chantier numéro 16, « *Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité qui leur revient.* » Elle est où cette qualité quand vous avez 20 heures d'autobus situé à 7 mètres de votre balcon ? Aucune réponse du Havre.

410 Donc, dans cette même veine, on parle d'adopter une charte des piétons. À l'heure de pointe coin Saint-Maurice/Dalhousie, le soir, il y a à peu près 7 à 800 autobus qui vont passer là, donc, un au 17 secondes. Elle est où la charte du piéton là-dedans ? Donc, une personne âgée avec une marchette, elle est mieux d'être vite parce que c'est un autobus aux 17 secondes qui vont passer là. On s'entend ? Donc, c'est une problématique.

415 D'autant plus que monsieur Durocher avait dit à ce moment-là : « *On entre vraiment dans une zone de conflit.* » Merci de la précision parce que c'est une zone de conflit ici qu'on a.

420 D'autant plus, monsieur Durocher dira plus tard, c'est qu'il n'y a pas vraiment vraiment d'utilité ou de présence sur le couloir Dalhousie tel qu'il va être fait. À l'heure actuelle, si on regarde dans les documents soumis par la Société du Havre, les photos qui nous montrent Dalhousie, ben ça, puis un désert, il n'y a pas grand différence : il n'y a personne.

425 Par contre, ça c'est Dalhousie aujourd'hui. Par rapport aux photos qui nous ont été soumises dans les projets, bien, c'est ça coin Dalhousie et de l'Inspecteur. Ça, il y a des gens qui vivent là. Et il y a des gens qui payent des taxes à Montréal pour vivre dans un endroit avec une qualité de vie. Ils sont là.

430 Après ça, on se fait dire plus tard, il n'y a pas d'entrée sur Saint-Maurice. Ben oui, il y en a une entrée là ; c'est exactement l'entrée qui va donner accès aux 300 condos qui font le coin de l'Inspecteur et Saint-Maurice.

435 En plus, au niveau de la rue, ben, il y a des commerces, Madame. Il y a des commerces et la Société du Havre n'en parle pas des commerces qui vont acheter des locaux commerciaux pour faire commerce. Et quand vous allez être à l'heure de pointe du soir, vous allez vous retrouver avec quoi, 20, 25 autobus parce qu'à l'heure actuelle, c'est ce que ça fait Bonaventure : on se retrouve avec une enfilade d'autobus. Donc, vous allez avoir des commerces qui vont avoir comme principale vitrine des autobus. Et au-dessus de ces commerces-là, ben, il va y avoir des résidents qui vont se retrouver avec de la pollution à 7  
440 mètres de leur balcon.

Et à ce jour, tel que j'avais spécifié le 2 décembre quand j'avais fait ma présentation, aucune étude que la Société du Havre a amenée n'a porté sur la pollution que ça amènerait à ces résidents-là comme qualité de vie de l'air ambiant, la vibration et les poussières

445 soumises. Et à cet effet, je trouve ça navrant parce que... une des choses aussi qu'il faut  
retenir, c'est que ces personnes-là, ils sont là, ils vont être là d'ici peu. La Société du Havre  
dans son projet à l'heure actuelle ne tient pas compte de ces individus-là qui sont déjà là ou  
qui vont l'être sous peu. Aucune de leurs études ne fait référence à ces personnes-là.

450 Et d'autant plus, un des facteurs qu'il faut considérer, pour toute personne qui travaille  
au centre-ville à l'est d'University, qui se rend à Griffintown à pied, va être forcément et  
naturellement porté à passer par Saint-Maurice pour se rendre dans Griffintown en arrière.  
Donc, on a les phases 1, 2, 3, 4, 5, 6, mais en arrière de ça, il va y avoir d'autres  
455 constructions qui vont se faire. La porte d'entrée pour ceux qui vont être à l'est d'University,  
au nord de, disons, René-Lévesque, machin truc, ils vont vouloir passer là d'une façon  
naturelle. Ça va être quoi l'embourbement qu'il va y avoir là ?

Il y a des risques mortels à traverser une voie rapide d'autobus. Un des points qu'il  
faut soulever aussi, c'est qu'au niveau du transport en commun, je ne sais pas si vous, vous  
460 prenez l'autobus fréquemment à Montréal, moi, ça fait 20 ans que je le fais, et une des  
choses qu'on remarque facilement, c'est que les autobus qui passent sur les lumières  
rouges, il y en a plus qu'un ; moi, à chaque jour, je constate qu'il y a des autobus qui passent  
sur la lumière rouge, ça fait *put, put, put* sur le klaxon et on passe sur la rouge.

465 Il va y avoir là 1 900 autobus. Vous allez avoir des résidents à pied. Une des raisons  
qu'on avait arrêté la voie express des autobus sur Pie IX, c'était quoi ? Il y avait eu du sang  
de versé sur Pie IX, il y a des gens qui sont décédés. Et là, vous faites une mixation de  
piétons avec des autobus dans un espace qui est confiné. C'est un coin de rue.

470 Donc, il faudrait s'entendre, c'est quoi la priorité de la Ville de Montréal. Développer  
des résidences, des communautés, des endroits où est-ce que c'est facile vivre ou des  
endroits où est-ce que le risque va être élevé de vivre ? Parce qu'on ne parle pas de 2-3  
autobus, c'est 1 900. En trois heures, on a 900 autobus.

475 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous inviter à nous amener vers votre conclusion.

480 **M. PATRICK LATENDRESSE :**

Donc, la conclusion est simple, c'est qu'on rejette Dalhousie. Les risques sont trop  
élevés.

**LA PRÉSIDENTE :**

485 Je vous remercie, Monsieur Latendresse.

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

490 Ça m'a fait plaisir.

**LA PRÉSIDENTE :**

Question, Monsieur Chénard ?

495 **M. VIATEUR CHÉNARD :**

Vous référez au paragraphe 3.1, je pense, de votre mémoire qu'il serait peut-être opportun d'avoir une expertise juridique sur les risques de poursuite. Est-ce que vous pourriez vous exprimer davantage sur quel genre d'expertise vous avez en tête ?

500

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

505 C'est que si je m'attends à ce qu'un promoteur m'arrive avec un projet XYZ et que ça a des conséquences sociales sur la santé des gens du coin, qualité de vie, et que le promoteur est au fait de ces informations et persiste dans son opinion d'implanter, d'exiger et pratiquement d'ordonner à la Ville de Montréal de faire son projet, ou sans ça il n'y a plus de vie au paradis, ben, je m'attends que la Société du Havre procède les études légales qui vont faire en sorte que les citoyens n'ont pas un mot à dire et que la Société du Havre, s'il arrive de quoi, s'il y a quelqu'un qui se fait *effouarer* par un autobus, ben, elle n'est pas responsable  
510 alors que c'est son idée qu'elle défend, qu'elle cherche pratiquement à imposer. Dans mon livre à moi, on s'entend.

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

515 Vous faites référence à une entrée à l'autoroute Ville-Marie, rue Peel ; j'imagine que vous voulez dire celle qui est deux rues à l'est de Peel ?

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

520 Oui, celle qui avait été mentionné en décembre dernier où est-ce qu'on pouvait...

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

Ou plutôt les bretelles ?

525 **M. PATRICK LATENDRESSE :**

530 Une personne suggérerait qu'on ferme cet accès-là à l'autoroute souterraine étant donné qu'il y en avait deux qui étaient consécutives à peu de chose près. Donc, moi dans les recherches que j'ai faites, je n'ai jamais vu aucun document qui soutienne la prétention de la Société du Havre comme quoi le ministère des Transports du Québec veut la garder ouverte au cas où que... moi, j'aimerais bien voir la preuve écrite. C'est ce que je demande.

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

535 Donc, probablement que vous parlez des bretelles d'accès qui sont situées près de l'autoroute Bonaventure maintenant, une près de Duke, l'autre près de Nazareth ?

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

540 Ben, c'est ce qu'on appelle la bretelle Peel pour l'autoroute souterraine de Ville-Marie.

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

545 Mais dans le Quartier Bonaventure, dans la continuation de la rue University ? Parce que Peel, c'est plus à l'ouest.

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

550 Non, pas celle qui va vers Montréal. C'est elle qu'on est sur Notre-Dame auparavant où est-ce que... À l'heure actuelle, je crois que quand les autobus arrivent de par de l'Inspecteur, ils montent, ils ont un accès pour se rendre à La Gauchetière. Plus loin sur Notre-Dame, il y a une bretelle qui pourrait être comme condamnée sur Notre-Dame qui donne accès au tunnel souterrain de l'autoroute Ville-Marie qui elle donnerait une autre possibilité d'accéder au 1000 de la Gauchetière, au terminus comme tel.

555

Donc, c'est cet avis légal ou décisionnel du ministère des Transports que j'aimerais voir par écrit et non pas une parole qui dit non, non, ce n'est pas possible. C'est ce que je demande.

560 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y donc, Monsieur Boisvert, pour préciser.



**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

565 Oui, pour m'assurer de bien comprendre, est-ce que vous faites référence aux accès et sorties de l'autoroute Ville-Marie qui sont face au Carré Chaboyer ?

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

570 Je croirais que oui, là. Il faudrait se référer à la soirée du 2.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

575 En face du Planétarium ?

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

Oui, exact.

580 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

O.K., on se comprend.

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

585 L'incidence de cette entrée-là, juste pour nous situer, parce que généralement ce qu'on nous parle, c'est celles qui sont dans le Quartier Bonaventure pour réduire la circulation de transit, mais là, vous, vous semblez parler de l'autre, des autres bretelles pour la circulation des autobus ? C'est ce que j'ai compris.

590

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

595 Oui, parce qu'on ferme la porte à cette possibilité-là en invoquant simplement le fait que le ministère des Transports n'est pas d'accord, sauf que j'aimerais l'avoir par écrit. C'est ce que je demande parce que si on regarde les six propositions qui étaient soi-disant analysées par la Société du Havre, les études portent toujours sur la même ; les autres, ç'a été rejeté en quelques paragraphes.

600 Je n'ai jamais vu d'étude d'impact des autres choses. On vous dit : « Non, ce n'est pas possible parce que... » bon, il y a ceci, cela, mais il n'y a pas d'étude qui vient les soutenir, des études détaillées intellectuellement valables et défendables. On ne les voit pas. On voit toujours une seule conclusion qui est défendue, qui est abreuvée par des études.

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

605           Donc, ces sorties-là bloquent le passage des autobus vers la ville dans un des trajets ?

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

610           C'est que ça donnerait une autre porte pour se rendre au 1000, de la Gauchetière, au terminus comme tel, actuel, le terminus de la Gauchetière. C'est ça, non ? Oui. Et de la même façon, on parle de cela aujourd'hui, mais encore là, un des documents qui a été fourni par la Société du Havre récemment suite à vos questions, Madame Laperrière, c'est qu'on mentionnait qu'étant donné qu'on avait Dalhousie là, bien, on desservait la Gauchetière, mais  
615           il y avait aussi un autre promoteur qui voulait construire un autre terminus et on profiterait de Dalhousie pour permettre aux autobus de se rendre aux deux terminus. Ce qui veut dire une augmentation encore accrue des autobus sur Dalhousie.

                  Ce ne serait plus 1 900 autobus, on serait rendu à quoi, à 3 000 ou quoi ?  
620           L'information arrive au compte-gouttes, les grosses choses importantes, les facteurs... on les entend à la dernière seconde.

**LA PRÉSIDENTE :**

625           On prend note de votre préoccupation sur ça. Monsieur Boivert, une autre question ? Non. Monsieur Latendresse, je vous remercie.

**M. PATRICK LATENDRESSE :**

630           Ça me fait plaisir.

**LA PRÉSIDENTE :**

                  J'inviterais monsieur Jacques Girard du Centre financier international de Montréal, s'il  
635           vous plaît. Monsieur Girard, bonsoir.

**M. JACQUES GIRARD :**

640           Bonsoir, Madame la commissaire. Bonsoir, Messieurs les commissaires. Merci de nous accueillir ce soir. J'ai devant moi un texte et je vais me tenir assez près pour être sûr de ne pas oublier des éléments. Il est quand même différent du mémoire qui vous a été soumis et je ne pense pas dépasser le temps imparti pour la présentation de telle sorte qu'on aura le temps également d'échanger à partir de questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

645

J'apprécie votre collaboration, Monsieur Girard.

**M. JACQUES GIRARD :**

650

Alors, le Centre financier international de Montréal que je dirige est un organisme qui se consacre au développement de Montréal comme place financière internationale. Plus précisément, notre équipe fait la promotion de la métropole auprès des sociétés financières du monde et joue un rôle de démarchage et d'accompagnement auprès de celles qui choisissent de s'installer ici.

655

Le gouvernement du Québec offre aux entreprises qui se qualifient des avantages fiscaux tant corporatifs que personnels pour les travailleurs stratégiques qui y sont employés. Cela démontre combien la main-d'œuvre qualifiée est le facteur-clé dans le secteur financier comme dans les autres et comment la qualité de vie d'une grande ville est un élément déterminant pour attirer des travailleurs stratégiques étrangers.

660

En ce qui me concerne, je me suis senti personnellement interpellé par cette consultation en raison de mon expérience de la mise en marché et de la promotion de Montréal. Que ce soit à Montréal International pendant 8 ans ou à CFI Montréal depuis maintenant plus de 4 ans, j'ai pu observer ce qui fonctionne dans l'attraction d'investissements à l'international et ce qui peut faire la différence entre succès et échec dans les efforts déployés pour devenir une localisation recherchée.

665

Avant de commencer, j'aimerais attirer votre attention sur un aspect de la question qui me semble extrêmement important et souvent peu pris en compte. Il s'agit de l'impact qu'aurait la non-réalisation de ce projet sur l'image de Montréal et sur l'intérêt des promoteurs à réaliser ici des projets d'envergure, bref, sur la capacité de la métropole à se développer dans un monde en rapide et intense mutation où les villes qui n'évoluent pas reculent face à leurs concurrentes qui, elles, s'adaptent et se transforment constamment.

670

675

Selon moi, il y a un prix à payer à bloquer des projets, à faire de leur lancement une course à obstacles tel que les promoteurs préféreront aller ailleurs à la fois suivante, à recevoir comme collectivité toute nouveauté comme une agression. Ce prix, c'est celui de l'immobilisme et de la morosité. Nous y avons déjà goûté à Montréal, il me semble qu'il est temps de passer à autre chose.

680

Cela ne veut pas dire par ailleurs de ne pas proposer d'adaptations pour bonifier les projets, ni d'en critiquer certains aspects le cas échéant. Mais de grâce, cessons de viser systématiquement l'avortement de tous les projets et de considérer automatiquement ceux qui les portent comme des gens suspects dont le seul but serait de défigurer notre ville.

685

690 Il nous faut réaliser de façon claire, nette et précise que nous sommes en compétition avec les autres grandes villes du monde. Et une chose est certaine, le succès attire le succès. J'ajouterais que l'image du succès joue un rôle tout aussi important, du moins pour susciter un intérêt initial.

695 Les entreprises ont un très vaste choix de destinations quand vient le temps d'ouvrir un nouveau bureau, un choix qui, en plus, s'est diversifié au cours des dernières années avec la montée en flèche des pays émergents, notamment ceux du BRIC : Brésil, Russie, Inde et Chine.

700 La compétition est féroce et les gouvernements jouent du coude pour attirer et retenir des entreprises de secteurs aussi porteurs que la finance. Il n'y a pas que dans le secteur de l'aérospatiale où c'est la surenchère, je peux vous assurer que c'est également le cas dans le secteur financier.

705 Pour se démarquer, Montréal doit non seulement miser sur ses atouts traditionnels, mais elle doit prouver qu'elle inspire le dynamisme et l'innovation, qu'elle peut générer des projets porteurs améliorant la qualité de vie de ses citoyens, des projets qui la propulseront à l'avant-scène des villes qui concrétisent leur vision du développement durable.

710 Le secteur financier est l'un des plus convoités. Partout en Europe, des villes comme Londres, Paris, mais aussi plus récemment Bruxelles, Munich et également le Luxembourg, préparent des plans d'affaires pour attirer et retenir les sociétés financières génératrices de retombées directes et indirectes.

715 Ne pensons qu'au grand projet de revitalisation du quartier des affaires à Paris appelé *La Défense 2015* qui prévoit la remise au goût du jour de ce centre d'affaires créé au début des années 1960. Leurs objectifs ressemblent étrangement à ceux du Quartier Bonaventure : régénérer les bâtiments obsolètes, autoriser de nouvelles constructions, veiller à l'équilibre bureau-logement et faciliter les liaisons avec les lieux d'habitation. Leur but avoué est que *La Défense* redevienne, et je cite : « Un moteur permettant d'attirer les entreprises étrangères en France. » Fin de la citation.

720 Il est question, tout comme ici, de créer des espaces publics conviviaux, de favoriser la circulation piétonnière, de miser sur les transports en commun et d'en faire un lieu d'exposition permanent de sculptures modernes, un lieu de vie. Et ils souhaitent parachever les travaux en 2015 pour justement contrer la montée des villes émergentes. Il me semble que si la recette est bonne pour Paris, elle pourrait l'être pour Montréal également.

725 De plus, en ce qui concerne les tendances à l'international, il est aussi important de noter comme le révélait un article récent paru dans *Business Week* que l'innovation s'installe maintenant dans les centres-villes. *Innovation goes downtown*. Citant des promoteurs de l'innovation de Barcelone, les villes développent de plus en plus des districts ouverts aux

730 entreprises d'innovation fournissant des conditions qui plaisent à cette main-d'œuvre créative  
où les gens peuvent vivre et travailler dans un environnement stimulant, urbain, animé, offrant  
aussi des activités de sport et de plein air dans un environnement écologique.

735 Des villes comme Séoul avec son *Digital Media City* et Singapour avec *Fusionopolis*,  
*Biopolis* et le projet *One-North*, mais aussi des villes du Golf persique et des États-Unis  
veulent se réinventer et investissent des milliards de dollars pour créer des parcs scientifiques  
urbains dans le but d'attirer les cerveaux du monde entier et de créer de la richesse.

740 Alors donc, la tendance actuelle, ce n'est plus de le faire en banlieue ou à la  
campagne, comme ç'a été le cas au cours des dernières décennies, mais c'est de le faire au  
cœur des villes dans des centres-villes réinventés.

745 Revenons au Quartier Bonaventure qui en plus d'être le voisin immédiat du quartier  
des affaires est aussi l'entrée ouest de notre ville, celle utilisée en provenance de l'aéroport.  
Quiconque accueille de potentiels investisseurs à Dorval est conscient qu'il y a urgence à  
revamper ces lieux, ce premier coup d'œil à l'arriver.

750 Revamper, oui, mais pas n'importe comment. Après avoir pris connaissance du  
projet de la Société du Havre, nous avons constaté à quel point il dépasse la simple réfection  
d'une autoroute pour mettre l'accent sur la création d'une entrée de ville prestigieuse tout en  
intégrant les dimensions essentielles à la vie d'un quartier habité et animé et ce, dans le  
respect des grandes orientations qui font consensus auprès des Montréalais comme le  
respect de l'environnement et la promotion du transport actif.

755 Ce projet permet aussi de refaire le lien entre des quartiers qui ont été séparés par  
des tonnes de béton durant des décennies. Il favorise également la construction de  
nouveaux logements, ce qui assurera une saine mixité entre activités économiques et vie de  
quartier sans compter les aspects culture et design qui sont la signature de Montréal, un  
*branding* de plus en plus reconnu d'ailleurs.

760 À CFI Montréal, et je le dis ouvertement, nous ne sommes pas des urbanistes, nous  
ne sommes pas des architectes, nous sommes des spécialistes de la promotion et de  
l'attraction des sociétés financières. Nous aborderons donc les aspects du projet qui  
correspondent à notre champ d'expertise.

765 **LA PRÉSIDENTE:**

En quelques instants, Monsieur Girard.

**M. JACQUES GIRARD :**

770

Alors, on appuie le projet parce qu'il améliore la qualité de vie des Montréalais, parce qu'à notre avis, il permettra d'attirer plus facilement des entreprises étrangères à venir s'installer à Montréal, parce qu'il va redonner à tout un secteur de Montréal des caractéristiques plus modernes, plus nobles, plus intéressantes, plus attractives.

775

Alors, je m'arrête là.

**LA PRÉSIDENTE:**

780

Merci. Monsieur Chénard ?

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

785

Oui. Parmi les caractéristiques, vous qui avez pu comparer avec les projets de Paris, Bruxelles, etc., c'est quoi les éléments-clés de succès dans le Quartier Bonaventure, le projet qui nous est présenté ? Est-ce qu'il y a vraiment des éléments spécifiques ou des ingrédients de succès que peut-être vous voudriez souligner ?

**M. JACQUES GIRARD :**

790

D'abord, il y a la revitalisation d'un secteur qui en a besoin. Il y a la disparition d'une autoroute pour en faire une avenue urbaine. La volonté de réorganiser tout le secteur en y laissant de la place pour les entreprises, mais aussi pour l'habitation. En y multipliant les espaces verts et en créant, pensons-nous de notre côté, des conditions qui vont intéresser des entreprises de la nouvelle économie et de l'innovation à venir s'y installer.

795

Ça me paraît être les caractéristiques principales.

**LA PRÉSIDENTE:**

800

Monsieur Boisvert ?

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

805

Oui. Monsieur Girard, on a eu des témoignages de gens d'affaires qui sont venus déposer des mémoires, qui ont montré un grand intérêt vis-à-vis du projet, qui ont considéré que c'était un projet ambitieux. Ils ont toutefois fait certaines mises en garde face à un projet qui pourrait être trop optimiste compte tenu de la capacité du marché montréalais et que si on ne faisait pas attention de ce côté-là, on risquait de compromettre la rentabilité du projet.

810

Alors, qu'est-ce que vous pensez de ces avis-là et de ces mises en garde ?

**M. JACQUES GIRARD :**

815 Je pense que ces mises en garde ont leur valeur. Je pense que la prudence est toujours de mise, mais je pense que l'audace est aussi de mise. On a connu plus tôt dans l'histoire de Montréal des projets majeurs qui ont donné des résultats extrêmement intéressants.

820 Donc, je pense qu'il faut de l'audace, il faut de la mesure aussi, mais il ne faut pas hésiter à voir grand. Qui aurait pu imaginer il y a 35 ans, 40 ans ou même 30 ans que Montréal deviendrait l'une des capitales mondiales de l'aéronautique ? Qui aurait pu imaginer que Montréal deviendrait l'une des capitales mondiales des jeux vidéo ?

825 Tout ça, ç'a été fait et ç'a été réalisé parce qu'il y a des gens qui ont vu grand, des gens qui ont osé, mais en même temps des gens qui ont été prudents. Mais quand on est dans le monde des affaires, quand on est dans l'immobilier, tous ceux qui y sont savent qu'il y a des risques. Par ailleurs, il ne faut pas non plus ne pas tenir compte de la réalité dans laquelle on est.

830 Mais je dirais que face à la prudence, il faut aussi mettre en perspective l'audace, la vision, le goût de développer, le goût d'attirer, le goût de se battre.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

835 Mais face aux risques dont vous parlez, est-ce que vous auriez des conseils à apporter au promoteur du projet ?

**M. JACQUES GIRARD :**

840 Je pense qu'un des conseils, et cette commission en est au fond la preuve, c'est de savoir écouter, savoir écouter ce que les gens disent, prendre en compte les mises en garde, tenir compte des tendances du marché, tenir compte du monde ambiant dans lequel on vit. Mais il me semble qu'il y a une volonté d'écouter et qu'il y a eu une concertation dans la préparation du projet.

845  
850 Tout n'est pas parfait. Je n'ai pas l'intention de vous dire c'est un projet parfait en tous points. J'ai entendu ceux qui m'ont précédé, ils ont des préoccupations qui sont justifiées. Ce que j'ai voulu dire ce soir à partir de mon point d'observation, c'est qu'on a besoin de faire des choses et que si on ne les fait pas, d'autres les font et qu'on est en compétition non seulement avec les autres villes du Québec, qu'avec les autres villes du Canada, mais qu'on est en compétition de plus en plus avec d'autres villes dans le monde qui ont osé.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

855           Merci.

**LA PRÉSIDENTE:**

860           Monsieur Girard, je vous remercie.

**M. JACQUES GIRARD :**

          C'est moi qui vous remercie.

865           **LA PRÉSIDENTE:**

          J'inviterais madame Blandine Charbonneau, s'il vous plait, pour la Table de concertation Action-Gardien. Madame Charbonneau, bonsoir.

870           **MME BLANDINE CHARBONNEAU:**

875           Bonsoir. Alors, bonsoir, Madame la présidente, Messieurs les commissaires. Alors, ce soir, donc, je viens au nom de la Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles, Action-Gardien, et c'est sûr, l'autoroute Bonaventure, c'est pas directement... ça ne nous concerne pas directement, mais je vais essayer d'aller à l'essentiel en un ou deux points pour vous montrer pourquoi est-ce qu'on a cru important d'intervenir dans ces consultations.

880           Je ne reviendrai pas sur de nombreux points qui ont été dits par beaucoup d'interlocuteurs. Il y a plusieurs soirées de consultations, et vous avez lu notre mémoire. Je ne reviendrai pas, mais en fait ce qui nous semblait, c'est qu'en effet, il faut refaire cette autoroute d'une manière ou d'une autre.

885           Ce qui est souhaitable, c'est qu'on fasse un véritable boulevard comme on les fait en ville et qu'il ne faut pas passer à côté de cette occasion de retisser la ville, de la réurbaniser et quand on pense à un boulevard comme on en trouve à Montréal, comme on en trouve dans d'autres villes, un boulevard est un espace où les voitures circulent ou les autres moyens de transport circulent et qui est encadré de part et d'autre de chaque côté de la rue par des bâtiments.

890           On peut, en effet, au milieu, réaliser des belles expériences de verdissement, des coulées vertes. On pourrait imaginer une coulée verte qui irait plus à l'intérieur de la Ville de Montréal, qui pourrait descendre aussi jusqu'au fleuve et jusqu'au Canal Lachine. Il y aurait bien des expériences intéressantes au niveau de l'urbanisme qu'on pourrait faire en faisant un boulevard comme on en fait en ville.



895 On nous parle beaucoup d'un boulevard urbain, mais le modèle qui nous est présenté finalement ne ressemble pas tellement à ce qu'on fait en ville, à Montréal.

900 Mais, bon, c'est sûr qu'on parle beaucoup dans ce projet de réaménagement d'amener des nouvelles familles, d'amener des nouveaux ménages, mais il y a quand même beaucoup d'incohérence entre un milieu de vie résidentielle et la Ville de Montréal souhaite ramener des familles en ville et c'est souhaitable. On le souhaite tous, on veut une ville plus dense avec plus de famille, plus de personnes qui vivent à Montréal, mais il y a quand même de nombreuses nuisances qui ne sont pas négligeables dans ce projet qui font qu'on peut questionner la pertinence d'installer des familles à cet endroit-là.

905 On en a parlé, plusieurs interlocuteurs l'ont mentionné, le bruit, la pollution, les autobus qui passent. Alors, quelles sont les solutions à ça ? Est-ce que ça passe par des voies réservées pour le transport en commun ? Est-ce que ça passe par des façons de faire la rue ou le boulevard comme on devrait le faire et non pas avec des logements qui soient directement en plain-pied avec des voies de circulation à haute densité ?

915 Tout ça, ç'a été dit par plusieurs interlocuteurs. En fait, la raison pour laquelle Pointe-Saint-Charles voulait s'exprimer précisément sur cette consultation, c'est que l'autoroute Bonaventure va être transformée en boulevard urbain selon plusieurs tronçons. On en est là à la première phase. La deuxième phase serait le boulevard urbain qui longerait le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et en fait, ce parc d'entreprises sépare, donc, ce qui sera le boulevard Bonaventure des anciens terrains du CN de Pointe-Saint-Charles.

920 Les anciens terrains du CN de Pointe-Saint-Charles sont amenés à se redévelopper. L'Office vient même, il y a quelques jours, de déposer un rapport sur une consultation qui s'est tenue un peu plus tôt cette année, et le problème d'enclavement se pose dès maintenant pour le redéveloppement des terrains du CN.

925 Or, la solution qui est portée par la Société du Havre depuis plusieurs années est de créer une bretelle d'accès vers l'arrière des terrains du CN via la rue Marc-Cantin vers le nouveau boulevard Bonaventure qui longe, donc, le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

930 Lors justement d'une consultation sur les terrains du CN, la Société du Havre avait mentionné que ce scénario pourrait se réaliser, je parle bien sûr uniquement de la bretelle d'accès via Marc-Cantin, pourrait se réaliser indépendamment des phases de redéveloppement de l'autoroute Bonaventure. Et donc, il nous semble tout à fait intéressant étant donné la conjoncture, la consultation sur le terrain du CN, on parle de l'autoroute Bonaventure, il faut que dès la première phase de redéveloppement de l'autoroute Bonaventure, on crée également cette bretelle d'accès à l'arrière des terrains du CN via

935

Marc-Cantin, ce qui permettrait de régler l'enclavement du redéveloppement des terrains du CN et donc, éviterait tous ces camions qui traversent quotidiennement et qui seront amenés à être beaucoup plus nombreux si on redéveloppe tout ce site avec les activités à la fois pour le chantier résidentiel, pour les activités industrielles.

940

Et donc, c'est une solution qui pourrait être mise en place dès maintenant comme ça nous avait été confirmé par la Société du Havre. Donc, c'était principalement le point qu'on voulait amener à votre attention.

945

Merci.

**LA PRÉSIDENTE:**

Merci d'être concise, Madame Charbonneau. Des questions, Monsieur Boisvert ?

950

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

Oui. Alors, Madame Charbonneau, vous faites référence en page 3 concernant le réaménagement de l'autoroute, un projet urbain, vous considérez certains dangers en fait dans cette approche-là : « *Que ce réaménagement soit accompagné de mesure de réduction de la circulation automobile et de ses nuisances afin d'en faire un vrai boulevard et non pas une fausse autoroute.* »

955

Dans ce contexte-là, est-ce que vous croyez que l'idée de fermer les bretelles de l'autoroute Ville-Marie, d'accès et de sorties, pourrait influencer justement le fait que ce soit un boulevard ou une autoroute ? Ou influencer la présence du transit, du transport de transit ?

960

**MME BLANDINE CHARBONNEAU:**

Mais c'est sûr que d'une part, les études ne sont pas très probantes. Les études sur le transfert modal envers d'autres rues, envers d'autres trajets, que ce soit pendant le chantier ou après, c'est pas très clair. Il y a énormément d'information et c'est pas forcément très probant et on a jamais des études de circulation qui ont une grande échelle, qui prennent en compte tous les facteurs au-delà des déplacements dans un périmètre restreint.

965

970

Donc, c'est assez difficile d'imaginer qu'est-ce que ça pourrait être, mais je crois par ailleurs, si on parle de réurbaniser cet axe qu'est l'autoroute Bonaventure et d'en faire un boulevard, c'est certainement en réduisant son lien avec d'autres emprises routières à fort débit, à haute vitesse, qui donne aussi l'impression de ne plus être en ville finalement.

975

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

C'est bien. Merci.

980

**LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Chénard ?

985

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

Vous exprimez des réserves quant au caractère agréable de vivre dans les îlots et donc, le résidentiel serait peut-être discutable. À quel autre usage pensez-vous ? Est-ce que vous avez des réflexions à ce sujet-là ?

990

**MME BLANDINE CHARBONNEAU:**

En fait, je crois que d'une part, c'est une drôle de forme urbaine que d'avoir cet îlot très effilé et qui est entouré de part et d'autre par des voies rapides ; c'est quelque chose qui n'est pas dans la trame des rues comme on la connaît à Montréal. Ce n'est même pas un exemple comme on en a au centre-ville ou dans les quartiers assez densément construits.

995

Moi je crois que, d'une part, c'est une forme assez étonnante et qui détonne sur ce qu'on est habitué à voir et par ailleurs, on peut aussi se demander quel type d'activités, oui, en effet, je ne crois pas qu'il y avait l'idée de faire énormément de résidence, mais de toute manière quel type d'autres activités on peut imaginer ?

1000

Si ce n'est pas du résidentiel, ce sont des bureaux, ce sont des commerces. Moi personnellement, et puis je crois que c'est une opinion qui a été portée par plusieurs interlocuteurs, l'idée d'avoir une expérience intéressante au niveau du verdissement, au niveau des espaces publics pourrait être poussée beaucoup plus que ce qui est proposé dans ce projet où on a un parc où le niveau sonore sera très élevé, où on a un espace public qui semble quand même...

1005

Bon, je sais bien qu'on est dans le cadre d'un avant-projet et que rien n'est encore très défini, mais ce qu'on a pu voir des espaces publics qui étaient proposés, c'était assez... pas très défini au niveau de l'espace, au niveau des circulations, au niveau des activités.

1010

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

Merci.

1015

**LA PRÉSIDENTE:**

1020 Madame Charbonneau, en référence à votre mémoire, page 5, et je vous cite : « *On peut se questionner sur l'absence d'études d'impacts du projet sur l'augmentation de la circulation automobile sur la rue Wellington comme solution alternative.* »

1025 Au bénéfice de l'assemblée, est-ce que vous savez quelque chose qu'on ne sait pas ? C'est-à-dire quelle est la situation actuelle de Wellington et quelle est votre vision de la situation anticipée de Wellington dans le contexte du réaménagement de l'autoroute tel que présenté par l'avant-projet ?

**MME BLANDINE CHARBONNEAU:**

1030 En fait, comme je vous le disais, on déplore que les études de circulation se fassent dans un si petit périmètre et ça, c'est une position que malheureusement on vient apporter presque à toutes les consultations, que ce soit ici dans le cadre de Bonaventure, mais un peu plus tôt cette année pour les terrains du CN et il y a toujours une vision assez restrictive au niveau du périmètre quand on envisage les transferts modaux, l'augmentation de la circulation.

1040 Et bien sûr la rue Wellington se prolonge puisqu'elle traverse le quartier Pointe-Saint-Charles et déjà largement aux abords du Pont Victoria et plus largement à l'intérieur du quartier, il y a déjà une circulation qui est très souvent fortement congestionnée. Beaucoup de camions, des autobus pour lesquels la Société de transport assume qu'ils ne peuvent pas forcément être à l'heure aux heures de pointe et donc, on peut se demander si en plus, il y a tout ce transfert qui se fait, que ce soit pendant le chantier ou ensuite quand les habitudes de transports seront modifiées, est-ce qu'on ne vient pas empirer une situation qui est déjà très limite sur la rue Wellington ?

1045

**LA PRÉSIDENTE:**

Merci. Ça va ? Merci, Madame Charbonneau.

1050

**MME BLANDINE CHARBONNEAU:**

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE:**

1055

Nous allons maintenant prendre une courte pause d'une quinzaine de minutes et revenir vers 20h20, 20h25. Merci.

SUSPENSION...PAUSE... REPRISE

1060 **LA PRÉSIDENTE:**

Bonsoir à nouveau. On m'informe à la table d'accueil que certains d'entre vous ont demandé des copies du dépliant, qui n'est malheureusement plus disponible en version papier, mais qui est toujours évidemment disponible sur le site Web de l'Office pour impression éventuellement.

J'inviterais sans plus tarder Monsieur Derek Robertson, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Robertson.

1070 **M. DEREK ROBERTSON :**

Bonsoir, Madame, bonsoir, Messieurs.

Mon nom est Derek Robertson, je suis un résidant du quartier Saint-Henri depuis 2 ans. Je suis membre du Comité stratégique Mobilisation Turcot. Je suis cofondateur d'un jardin collectif dans les Tanneries, dans le village des Tanneries, à l'extrême ouest de Saint-Henri. Je suis aussi sur le conseil administration du POPIR Comité Logement, on est en train de célébrer notre 40<sup>e</sup> anniversaire et je suis aussi sur le OBNL Citadelle Saint-Ambroise, c'est logement social sur la rue Saint-Ambroise dans Saint-Henri et nous sommes aussi responsables pour le logement social qui va être construit sur le Tri Postal.

Tout ça pour dire que je suis juste tout simplement un citoyen pas mal impliqué dans mon quartier et je trouve ça très important qu'on ait un arrondissement très actif au niveau des citoyens. C'est très important.

My interest in the project essentially, the notion is a component of a complete plan of redevelopment of the South-West of Montreal. We are collectively rebuilding the gateway to Montreal from the east, the west and the south. Yet we don't speak of it totally and completely. I think this project is perfect example of the shortcoming; essentially the Bonaventure is one complete autoroute that is in transition. You are doing it in isolated islands, once again. This whole concern of rebuilding the *tissu urbain*, instead you're doing more harm by doing these projects in isolation, you are doing great harm to the South-West of Montreal, fully and completely; and I think it's a deeply shortcoming.

I have strong beliefs in the plans for the reduction of the car space and place in the City of Montreal, I think the plan is very forward looking and the notion of bringing it to an urban boulevard; bringing it to reduction and reducing it to a human scale. I think that's incredibly important. The notion of buses, is a whole other issue, we will get to later on.

1100 I believe in the democratic process and, most importantly, the democratic will of the people, they need to speak, they need to be heard and their voices need to be respected and accepted.

1105 With regards to my opinion on the project as a whole. I think, as I was just mentioning, the democratic process, there is much evidence that has been brought forth by numerous people, I'm not go into the details because last night you have heard many, many presentations, with regards to the democratic process and consultations. You have heard from the Griffintown Heritage Groups and numerous instances, such as Harvey Lev have eloquently stated the perception regarding the lack of true citizen input and consultations up  
1110 until now. Rightfully question the relevance of our time and place here. My experience has led me to the notion they might be somewhat justified.

I have participated in numerous public consultations over the last few years here, and once it starts with a project is a *fait accompli*, c'était canné, c'était coulé dans le béton, this is  
1115 it, accept it or don't accept it.

**LA PRÉSIDENTE:**

1120 May I ask you, sorry about interrupting you, may I ask you, Mr. Robertson, to slow down a bit in order to help Mrs. Philibert to translate. Thank you.

**M. DEREK ROBERTSON:**

1125 Avec plaisir. O.K. Yes.

My experience has led me to the notion that these preoccupations are very much justified, these continual public consultations are done in a *fait accompli*, they are done where a project is delivered, as citizens must pronounce themselves more often than not, they are going to pronounce themselves against it, because they have a lot of preoccupations with something being given to them once again without any consultation. It's a long process.  
1130

With regards to the project as a whole. There was a shortcoming in the mandate. Initially, you look at the clarity of the vision, or lack there of, I would suggest this is in fact a miss mandate. You have article 1.1.1., article 1.1.2, and article 1.2.1., and article 1.2.2., as well as the *Contrat de Ville Chartre, section 4.1, Les projets structurants*.  
1135

The whole notion of this is this simple less than one kilometre project, it is not a simple isolated element, it is a full complete transition for the South-West, and this is the final gateway to the city. It's not being looked at, we need to go tot a BAPE. I would implore you to demand that the City move forward and go to a full complete BAPE hearing. It would be a more and complete in-depth understanding of where we are going in a global sense of the South-West Montreal.  
1140

1145 Concerning the pertinence of the project, as I said, the project is too small in scope, it's an incomplete mission. There is a lack of vision for the 21<sup>st</sup> century, developed in isolation of numerous projects in the South-West.

1150 The moving of materials and manpower for all of these projects is going to take great coordination. To date it's not sufficiently developed. When you have the Turcot and the Bonaventure and all the urban infrastructures, the streets, the sidewalks, the sewers, the Hydro, all be redoned; in the South-West borough of Montreal, we have now 8000 housing units for a value 10B \$ ready to go, it is a question of economic conditions and the building permits going forward.

1155 The South-West of Montreal is in deep and profound transition and we are not discussing it. This project is in isolation and that is a serious lack, as I mentioned previously.

1160 As mentioned, many other projects of development are planned or stalled, yet the government wishes to compete with or against private developers. You've got the Lowney condos, you've got the ETS, you've got Griffintown proposals, you've got Saint-Jacques and University that has been ready to develop for years and they can't do it in competition with the City, potentially developing the middle of this urban boulevard. I believe that there should be no real estate development and all land should be integrated into an open inviting broad boulevard that is a gateway to the far west-end of Vieux-port de Montréal.

1165 Buses are truly a 21<sup>st</sup> century motor transport, which is much less efficient by way of physical imprint and, as mentioned, in the long term the monetary, social and environmental costs are more than an LRT, trains or trams. The need for security of pedestrians will only increase. The master plan mandated by the City and provincial government is to rebuild the peripheral core of the city with a priority on residential developments.

1170 The Bonaventure redevelopment plan as presented puts the safety of pedestrians at risk. More buses versus people walking and biking. No true good can come from these inevitable confrontations.

1175 Last winter we had, unfortunately, 4 instances where Montrealers lost their lives in confrontation with les *camions de déneigement*. I have 25 years experience in construction; when you have this amount of projects, the impact of all these projects coming forth at once, we are going to lose citizens in the South-West. It's a sad fact, but it is going to happen, particularly with the lack of the planning that has been going forth in the global vision of this project. It's very, very dangerous precedent we are setting here.

1180 I disagree with the redevelopment proposal as it pertains to family friendly developments. This plan is not family friendly. We need reasonable, affordable housing in the South-West. Within the same social economic level as present demographics show. This

1185 means real social housing. Not single bedroom condos that start at 150 000 \$ to 180 000 \$.  
It's not necessary nor is it beneficial for us in the South-West.

Whit regards to plans to enhance the project, I think that the need to have one broad  
inviting promenade boulevard gateway to the western limits of the Vieux-port is essential. I  
1190 think one boulevard that is the continuation of University, not as presenting a finished product  
as two separate roads Duke and Nazareth. This is unacceptable, isolating.

*Projet Montréal*, in fact, had a plan showing a vast open potential that is more  
coherent than hotel-condo complex. I think it's a possibility, I think it would be wonderful if we  
1195 could have a more opened inviting plaza, piazza, something very inviting to encourage the  
citizens to come down, to float down from the central core of the city.

This is not a given, but construction of this hotel-condo complex is not a given, but is  
opened to speculation, both literally and figurative. Perhaps an open and inviting festive  
1200 gathering spot accessing the opening waters to the Peel basin.

Along with most of the presentations you have heard, people are solidly against the  
Dalhousie bus corridor, for rightful reasons. I'm in agreement with that. Yes to a LRT train or  
tram, no to a bus corridor. It's just regressive, regressive and dangerous.

The plan with the possible extension, I think is a good idea, with the possibility that it  
has been presented already with an extending north going into central station and extending  
north to the McGill metro station; I think that's a wonderful plan that should be looked at, no  
matter the cost and the urban infrastructure that has to be done. It's well worth the dollars.

1210 There is also a complete lack of the east-west connection between Griffintown and the  
*Faubourg des Récollets*. This project as presented would only exacerbate the problem.

Also the opening up of east-west underpass would be a wonderful idea. All of the  
1215 roads that traverse east-west, there is still a very isolating tendency to them. If they were to be  
widened, by say, 3 to 5 meters north and south of those sidewalks, those sidewalks as they  
stand are very narrow, very uninviting, very unpleasant to be. An even for a guy, like myself,  
I'm not concerned, I can only imagine for people who are unfamiliar with the area, younger  
women, older women, infirmed people, tourists; it's not a pleasant place to be. I think it's a  
1220 wonderful idea a land for the opening of a more inviting coexistence with the CN physical  
barrier. I think that it's a good idea opening.

There has been a wonderful notion of opening up the under space, presently  
Depotium, I think it's a wonderful idea, although making sure that the stores and commercial  
1225 interests there are compatible with the social economic milieu around, not exclusively for  
higher rent tourists that will come down and visit there, that would be a very positive thing.



1230 I think that due to the acute nature need for green space, Montreal is well noted to have a lack of green space, opened, accessible green space for its citizens. The South-West of Montreal is the borough with the least amount of publicly accessible green space on the island of Montreal. This needs to change.

1235 This project, along with all of the other projects, do not enhance in any way, shape or form, publicly accessible green space, in fact the Tri-postal, the land is publicly owned by the good fine citizens of Canada and has been removed from our chance to rebuilt and keep it as a green space as they re-intensify the building around Griffintown and the Récollets and the plans that have been put forth here.

1240 So I would highly encourage the necessity dictates that all the land that is not needed for the boulevard or the LRT should be deemed green space and developed as such. Perhaps ceding control to the Parc-Canal Lachine where possible, would show a genuine interest in the long term well-being and interest of the citizens who live, work and play in the city.

1245 Simply in conclusion, we, the citizens of the South-West and Ville-Marie boroughs have made this city our home. It is the mandate of the Société du Havre de Montréal to, in broad terms and scope, make it more habitable and pleasant in present circumstances.

1250 The project is not an improvement but a deep and profound shortcoming in the full and complete redevelopment of the South-West of Montreal. Simply by going forward without any integration with planned projects, assures the citizens will become more disillusioned with promises from our political class.

1255 It further fosters the possibility of lingering *immobilisme* we are experiencing with regards to development projects both public and private, and this is a major impediment to the redevelopment of South-West Montreal.

1260 We collectively are rebuilding the gateway to Montreal, we have a chance to remake a mistake, to right a wrong and to rebuild for the 21<sup>st</sup> century. We must also work together in concertation for the collective benefit of the City of Montreal, the metropolitan region and all of Quebec. This project can be that new beginning. Just not as it has been presented. Merci.

**LA PRÉSIDENTE:**

1265 Merci, Monsieur Robertson. You mentioned the lack of green spaces, what could be, well, of course, it's phase one of the draft project, there is also phase two and three, what could be your vision so far of green spaces, open spaces, public spaces throughout the South-West borough? Is it a matter of green spaces here and there linked by... what is your vision on that?

1270

**M. DEREK ROBERTSON:**

1275 I think initially la Société du Havre has been mandated to redevelop essentially the  
berge between the Pont Jacques-Cartier and Pont Champlain, I think they have a wonderful  
chance, the initial plan proposition put forth are showing a promenade and moving the  
Bonaventure expressway off of the embankment it is a wonderful idea.

1280 I think in essence, we, the citizens of Canada, Québec and Montreal own a lot of this  
land through various parcels and pieces, it has not been developed in a sense that we don't  
have buildings going up, we have a chance to reclaim this, we have a chance to remake a  
statement, right or wrong and build for the 21th century.

1285 And if we are going to rebuild this intensification, the higher density buildings will  
require people to have a place and space to stretch their arms and their legs, to run, to have  
the kids run around. We have one recently constructed soccer pitch in the whole of the  
South-West borough of Montreal. One. And that has been constructed, finished in the last  
year .

1290 I think that the berge plan along the embankment is a wonderful idea, reclaim that as  
much as you can for green space and bike paths and open accessible space. I think the Tri-  
Postal besides the wonderful notion of building social housing, I would agree with that, we  
already have mandated you for that.

1295 I believe the whole core of that land should be reclaimed by the citizens, it's only been  
remanded with changing government the last few years that remanded the whole...  
Canada lands corporation to develop the land instead of given it back to the *Société du Canal  
Lachine*, which it could of very much done.

1300 I humbly believe with regards to green space in South-West and south part of Ville-  
Marie borough that the Lachine Canal Park should in fact be redesignated as a national park  
and national historic district, as all of our wonderful, beautiful, majestic national parcs across  
this nation, and particularly the historical district of Gastown in Vancouver, it is so beautiful.

1305 We have a chance to reclaim this land, we have a chance to reclaim some of the  
older buildings, and ...you know, *le patrimoine industriel du district du Canal Lachine* is  
incredible. I've been spending a lot of time at the historical Society of Saint-Henri and reading  
up on it the last five years. We have such a chance to show the jewel that it is, it is truly a  
diamond in the rough, and we can either revert it back to coil or really polish it up.

1310 I think the plans that we are going for now are just so compartmentalized, we are not  
getting a global vision, we are not getting a global view; we need a full complete view of this.  
And most important, with the intents, the redevelopment, particularly in the redensification of  
the urbain families, we need to have green space, we need to have lungs for the central core.

1315 That's the main main issue, particularly when you get to Turcot, higher, wider, larger highway with more concrete, more asphalt, bringing more cars and pollution and noise into the city is not a 21th century green solution .

**LA PRÉSIDENTE:**

1320 Thank you, it's very clear.

**M. DEREK ROBERTSON:**

1325 Thank you, Madam.

**LA PRÉSIDENTE:**

1330 Monsieur Chénard? Thank you very much Mr Robertson. J'inviterais maintenant madame Sandra O'Connor pour Culture Montréal, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame O'Connor.

**MME SANDRA O'CONNOR:**

1335 Bonsoir. Je vais être accompagnée de monsieur Pierre Richard qui est également du comité GPAT de Culture Montréal.

**LA PRÉSIDENTE:**

1340 Bienvenue, Monsieur Richard. Pierre Richard, vous avez bien dit ?

**M. PIERRE RICHARD:**

1345 Pierre Richard.

**LA PRÉSIDENTE:**

1350 D'accord.

**M. PIERRE RICHARD:**

1350 Je suis membre du conseil d'administration de Culture Montréal.

**LA PRÉSIDENTE:**

Bienvenue à vous deux. Quand vous voulez.

1355

**M. PIERRE RICHARD:**

Madame, Messieurs les commissaires, bonsoir. Culture Montréal est heureux de pouvoir prendre part à cette consultation et vous remercie de recevoir ses commentaires. Comme vous le savez, Culture Montréal est un mouvement-citoyen composé d'individus engagés dans la défense et la promotion des arts et de la culture comme vecteur de développement essentiel pour Montréal.

1360

La position de Culture Montréal sur le Quartier Bonaventure a été élaborée par ce qu'on appelle notre comité des grands projets et aménagement du territoire, un comité de travail composé de bénévoles qui analyse les projets d'aménagement envisagés pour le territoire montréalais. Et en annexe à notre mémoire, vous avez les membres de ce comité.

1365

Nous prenons la parole ici en notre qualité d'organisme promouvant l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, la reconnaissance des artistes et des opérateurs culturels ainsi que le rayonnement culturel de Montréal, le tout s'inscrivant dans une vision de développement durable qu'on veut capable d'intégrer les préoccupations culturelles, économiques, sociales, patrimoniales, urbanistiques et écologiques propres à notre ville.

1370

Le Sud-Ouest de Montréal fait actuellement l'objet de plusieurs projets de requalification urbaine sur lesquels Culture Montréal s'est prononcé auprès des instances publiques. Quelque peu laissée pour compte et trop longtemps coupée de l'activité du centre-ville et du Vieux-Montréal, la portion de l'arrondissement du Sud-Ouest visée par ces projets appelle une revitalisation nécessitant une action ferme, ambitieuse, innovatrice et inspirante de la part de l'administration municipale et de ses partenaires publics et privés.

1375

1380

Toutefois, l'histoire et l'expérience nous rappellent que la transformation d'un territoire ne peut se faire sans vision cohérente, ni sans prudence. La réalisation de multiples projets publics et privés dans l'arrondissement pourrait avoir des conséquences diamétralement opposées.

1385

D'une part, le Sud-Ouest peut devenir le berceau d'une reconfiguration urbaine intelligente reproduisible à l'échelle métropolitaine illustrant l'inventivité, le leadership montréalais à la face du monde. Inversement, il pourrait également devenir victime d'une course aux projets où exécutés avec trop d'empressement, les projets prétendant amener la revitalisation engendrent un sentiment d'aliénation et de désappropriation des lieux chez les citoyens.

1390

1395 De façon générale, Culture Montréal croit que les promoteurs du Quartier Bonaventure ont en bonne partie relevé le double défi de proposer, à la fois, un projet structurant solide pour Montréal et à définir cette entrée de ville de manière imaginative, autant du point de vue architectural qu'urbanistique.

1400 Nous recevons favorablement le fait que tout au cours de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet, les promoteurs s'appuient sur des principes épousant la notion de développement durable ; cela rejoint les principes directeurs du comité des grands projets et d'aménagement du territoire de Culture Montréal.

1405 Nous avons examiné les différents projets dont celui du Quartier Bonaventure en fonction des principes suivants : la contribution réelle du projet au développement culturel de la ville, l'apport du projet à la réalisation d'objectifs collectifs reconnus, les retombées sociales et économiques du projet, les bénéfices urbains du projet, la contribution du projet au développement durable et la qualité du processus de développement du projet.

1410 À partir de ces principes, Culture Montréal désire émettre quelques préoccupations et suggestions portant spécifiquement sur le projet du Quartier Bonaventure. Plus spécifiquement, on veut aborder la présence de l'art public sur le territoire visé, la préservation et la valorisation des richesses patrimoniales du secteur, la qualité du design et de l'architecture et enfin, la qualité du milieu de vie dans lequel s'insère le projet du Quartier Bonaventure.

**MME SANDRA O'CONNOR:**

1420 Nous allons tout d'abord aborder la question de l'art public. Culture Montréal reçoit avec enthousiasme la proposition des promoteurs de faire de l'art public une composante centrale et phare du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

1425 On note toutefois que les termes de la documentation font souvent référence à l'aspect monumental et signalétique des œuvres, et moins ou pas du tout à leur dimension humaine. Ceci est pour nous un oubli important. On souhaite ainsi que les piétons puissent profiter de toutes les œuvres lors de leurs déambulations et que les œuvres monumentales prévues s'inscrivent dans un parcours piétonniers dont on pourra faire l'expérience à hauteur d'homme.

1430 Mentionnons également que l'approche monolithique proposée dans la synthèse de l'avant-projet risque de mettre de côté des pratiques plus actuelles, plus infiltrantes et plus à l'image de la production actuelle de notre communauté artistique.

1435 Outre les initiatives en art public déjà proposées, Culture Montréal recommande que le plan de développement d'art public du quartier prévoie des interventions en art public dans diverses composantes des services de transport en commun. Il pourrait s'agir entre autres d'œuvres d'art dans les lieux d'attente destinés aux voyageurs ou encore dans les autobus ou les wagons de train.

1440 La mise en place d'initiatives d'art public éphémères ou permanentes utilisant les diverses composantes du transport collectif serait en parfait accord avec les objectifs visés par les promoteurs du Quartier Bonaventure, viendrait affirmer davantage la dimension culturelle du projet et s'inscrirait dans la continuité des travaux déjà réalisés dans le circuit souterrain montréalais. Ceci pourrait être le début d'une belle collaboration entre les services  
1445 de transport visés et les artistes et organismes culturels habitant les territoires traversés par le réseau de transport public.

1450 Nous notons que la réalisation de certaines œuvres dépend de la volonté des promoteurs privés qui seront appelés à développer les îlots centraux. En 2009, au cours de consultations publiques sur le futur cadre d'intervention en art public de la Ville de Montréal, Culture Montréal avait proposé qu'y soit inclus un règlement municipal enjoignant les promoteurs privés à intégrer une œuvre d'art public aux projets immobiliers de 10 millions de dollars et plus, cette exigence devrait selon nous s'appliquer au projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

1455 Culture Montréal note également que la sélection des œuvres d'art public situées sur le domaine public se fera par voie de concours. Nous tenons à nous assurer que le Bureau d'art public de la Ville de Montréal, qui détient une expertise inégalée en la matière, se verra attribuer le mandat de mener à bien le processus de sélection des œuvres. De plus, le  
1460 Bureau d'art public pourrait également être un acteur de premier ordre en ce qui a trait à la sélection et la supervision de la réalisation des œuvres d'art public, permanentes et éphémères, sur les domaines semi privés.

1465 Enfin, il y aurait tout lieu que le Bureau coordonne son action avec les responsables de la conception des espaces publics et, à cette fin, complète son expertise en s'adjoignant les expertises nécessaires en matière d'aménagement urbain et en architecture du paysage.

**M. PIERRE RICHARD:**

1470 J'enchaîne avec quelques préoccupations concernant le patrimoine du secteur et l'intégration du projet aux quartiers limitrophes.

Culture Montréal est heureux de constater que la préservation du patrimoine bâti fait

1475 partie des dimensions pour lesquelles les promoteurs du projet du Quartier Bonaventure ont  
manifesté une sensibilité. Toutefois, nous sommes surpris que la New City Gas, témoin de la  
révolution industrielle et énergétique à Montréal et au Québec n'ait même pas été considéré  
alors qu'il est directement affecté par le projet, notamment par la proposition du corridor  
Dalhousie. Situé près de la fonderie Darling, ce complexe de plusieurs bâtiments d'intérêt est  
1480 l'un des relais importants du corridor culturel qui s'étend le long de la rue Ottawa et qui est  
appelé à devenir l'un des symboles de la présence artistique et culturelle dans le secteur.

Nous soulignons également la présence en périphérie du projet du Quartier  
Bonaventure d'anciennes écuries et de l'ancienne Forge Cadieux, deux sites qui pourraient  
jouer un rôle de premier plan comme lieux porteurs et communicateurs de l'histoire du  
1485 quartier et de la métropole.

Culture Montréal ajoute à la notion de patrimoine urbain les éléments du paysage  
urbain d'importance que constituent les différentes vues et perspectives qu'offre actuellement  
le quartier et dont on ne saurait priver les citoyens en les obstruant négligemment. Culture  
1490 Montréal comprend, à la lecture de la documentation, que l'on s'assurera de préserver les  
perspectives vers le mont Royal au nord et vers le sud, donnant sur les silos, sur le sigle  
lumineux *Five Roses* et d'autres composantes qui définissent actuellement l'identité du  
quartier.

Culture Montréal aimerait également que soit étudiées les diverses possibilités qui  
permettraient d'offrir des perspectives intéressantes vers le Vieux-Montréal et vers les  
territoires s'étendant à l'ouest du Quartier Bonaventure, en prenant compte des projets de  
1495 développement à venir.

Concernant l'intégration aux quartiers limitrophes, une préoccupation qui a été  
soulignée aussi au comité des grands projets, c'est la barrière que constitue la ligne ferroviaire  
du CN et, bon, quand on regarde les documents de la Société du Havre, on trouve  
1500 intéressant les exemples de réappropriation des dessous de cette ligne ferroviaire.

En même temps, on souhaite vraiment que tout soit mis en œuvre par la Ville et par  
les promoteurs du projet pour impliquer le CN dans ce projet-là et qu'on élimine une barrière,  
1505 mais si on garde intégrale la barrière que constitue actuellement le viaduc ferroviaire, il reste  
un problème de séparation des quartiers entre l'est et l'ouest.

La même chose, je mentionnais la question du corridor culturel le long de la rue  
Ottawa, il y a des éléments pour en faire un corridor très vivant et on souhaite que le projet  
Bonaventure se fasse en lien avec ce corridor-là et se fasse aussi en tenant compte de ce qui  
1510 va se développer dans les Bassins du Nouveau Havre, notamment le secteur dédié à la  
culture et au tourisme.

1515 Et dans ce sens-là, on souhaite que dans les projets, on sait que ce n'est peut-être pas l'étape pour immédiatement régler ces questions-là, mais que dans les espaces qui seront construits sur les îlots centraux, il y ait des espaces réservés à des organismes, à des groupes, à des entreprises culturelles pour faire ce lien vivant entre le Sud-Ouest et ce nouveau quartier.

1520

**LA PRÉSIDENTE:**

En quelques fractions de seconde.

1525

**MME SANDRA O'CONNOR:**

D'accord. On va y aller à ce moment-là avec... Je ne sais pas quoi couper, mais je vais essayer de couper.

1530

**LA PRÉSIDENTE:**

Dans les recommandations peut-être, vous en avez.

1535

**MME SANDRA O'CONNOR:**

On voulait tout simplement mentionner, on félicite toujours les organismes ou les organisations qui se prêtent à des exercices de consultation lorsqu'ils n'y sont pas obligés et c'est le cas de la Société du Havre.

1540

Dans le cas de la présente consultation, les interventions des diverses personnes auront permis d'identifier certains aspects du projet qui semblent soulever des inquiétudes ou des questionnements et à l'instar de ces organisations, de ces personnes, Culture Montréal demeure un peu perplexe concernant la proposition du corridor Dalhousie.

1545

Comme on n'est pas des spécialistes du transport, et qu'on ne compte pas le devenir non plus, ce n'est pas dans notre mandat, on soulevait la question simplement la question du maintien de la qualité de vie dans le secteur, une qualité de vie qui semble être menacée par l'implantation de ce corridor et qui ne saurait être maintenue simplement par la mise en place d'éléments culturels comme par exemple de l'art public.

1550

On ne compenserait pas la perte de qualité de vie d'un côté en l'améliorant de l'autre. Donc, on voulait soulever cette préoccupation-là et on voulait mentionner que repenser un quartier à échelle humaine comme le veut la Société du Havre, c'est respecter la qualité de vie actuelle de la population et des résidents qui sont en place et qui ont souvent choisi d'investir dans la revitalisation du quartier.

1555



1560 Donc, c'est un acte de foi souvent pour les gens qui décident de venir habiter dans un quartier qui est en redéveloppement, on voulait savoir si le corridor Dalhousie répond à cet impératif de créer un quartier à échelle humaine et si d'autres propositions mises sur la table soit par les études de la Société du Havre ou par les groupes qui sont intervenus dans les derniers jours pourraient être considérées comme des alternatives.

Donc, voilà.

**LA PRÉSIDENTE:**

1565 Je vous remercie. Quelques questions de mes collègues, Monsieur Boisvert d'abord ?

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

1570 Justement en rapport avec l'amélioration de la qualité du milieu de vie, vous questionnez en fait la qualité de vie dans les îlots centraux qui sont bordés d'artères de circulation.

1575 Dans le projet présent, est-ce que vous verriez un certain nombre de mesures qui pourraient soit corriger une situation que vous considérez comme dangereuse au point de vue de la qualité de vie ou bonifier l'aménagement des îlots centraux ? Ou l'aménagement même de l'entrée de ville ? Ou l'aménagement même de l'entrée de ville si on considère l'entrée de ville comme étant des îlots centraux avec les artères de chaque côté de circulation ?

**MME SANDRA O'CONNOR:**

1580  
1585 Je ne crois pas qu'on soit intervenu directement sur les questions de sécurité en ce qui a trait à la circulation entourant les îlots centraux. Notre préoccupation était surtout en ce qui avait trait au corridor Dalhousie en tant que tel.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

Oui.

**MME SANDRA O'CONNOR:**

1590  
1595 Mais ce qu'on voulait souligner par rapport à l'amélioration peut-être de la qualité de vie ou du dynamisme dans le quartier, c'est vraiment de s'assurer d'une diversité occupationnelle en ce qui a trait aux bâtiments, aux constructions qui vont être érigés sur les îlots centraux. C'était plus la position qu'on défendait dans le mémoire.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

Bon, d'accord.

1600

**LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Chénard ?

1605

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

Oui. Vous parlez de protéger certaines vues, *Five Roses*, etc. Est-ce que ce sont des vues déjà protégées ou c'est des vues que vous suggérez d'ajouter ?

1610

**MME SANDRA O'CONNOR:**

Je crois que c'est des vues qui sont mentionnées dans le rapport du mois de mars, la synthèse d'avant-projet. Il me semble que ce sont des vues qui sont déjà mentionnées, les silos, le sigle *Five Roses*, le mont Royal en font déjà partie.

1615

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

Le mont Royal, oui, c'est sûr. O.K.

1620

**MME SANDRA O'CONNOR:**

Il y avait par contre l'idée qu'on n'a peut-être pas apportée maintenant, mais c'était l'idée du bâtiment qui est sur l'îlot de la Commune qui selon les perspectives qui ont été présentées dans les images de synthèse semble créer un mur.

1625

**LA PRÉSIDENTE:**

Le bâtiment projeté ?

1630

**MME SANDRA O'CONNOR:**

Oui, exactement, l'espèce de flèche. Selon les perspectives ou selon où on est, soit sur le fleuve, sur l'autoroute, il semble vraiment créer un mur entre la Ville et les personnes qui viennent de la Rive-Sud.

1635 **LA PRÉSIDENTE:**

Donc, votre préoccupation, c'est de s'assurer de protéger les vues...

1640 **MME SANDRA O'CONNOR:**

Pas seulement de les protéger, mais de les mettre en valeur alors que là, on crée vraiment une coupure entre les résidents qui sont situés du côté sud.

1645 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Chénard ?

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

1650 Oui. Quant à la présence de l'art public, vous parlez peut-être aussi d'ajouter des ressources, d'avoir une certaine présence dans le processus ; est-ce que vous pourriez vous exprimer davantage là-dessus ?

1655 **MME SANDRA O'CONNOR:**

En ce qui a trait aux consultations entourant la mise en place de l'art public ?

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

1660 Pour la mise en place pour l'art public, quel genre de ressources, quel genre d'encadrement, quel genre d'implication vous voyez ? Enfin, vos suggestions à cet effet.

**MME SANDRA O'CONNOR:**

1665 Culture Montréal prône toujours la création de comités interdisciplinaires ou de comités impliquant des résidents et des créateurs qui pourraient émettre des recommandations en ce qui a trait aux différentes propositions d'art public qui pourraient être présentées.

1670 Mais ce qu'on aimerait en fait, c'est qu'il y ait un comité, un comité-citoyen, un comité artistique qui prenne part aux décisions, qui soit écouté.

**LA PRÉSIDENTE :**

1675 Monsieur Boisvert ?

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

1680 En ce qui concerne la présence de l'art public sur le territoire, vous proposez de créer des parcours piétonniers dans le secteur qui permettrait de découvrir les œuvres d'art plutôt à l'échelle du piéton qu'à l'échelle de la voiture finalement.

Est-ce qu'il y a des parcours que vous aimeriez privilégier dans le territoire ?

**MME SANDRA O'CONNOR:**

1685 Je pense qu'on n'est pas encore rendu à l'étape de privilégier ces parcours-là. Ça doit se faire, je pense, avec les citoyens qui sont en mesure... Il y a déjà la rue Ottawa qui a été identifiée, mais à partir des îlots, s'il y a également, j'imagine, il va y avoir des voies de circulation naturelles qui vont s'établir et à ce moment-là, c'est là qu'on va peut-être vouloir  
1690 démarquer aussi en identifier les lieux culturels qu'on va vouloir mettre en valeur dans le quartier et les lieux patrimoniaux.

Peut-être qu'on va vouloir créer un parcours d'œuvres piétonnières si on veut qui va correspondre à ces parcours artistiques ou ces parcours culturels.

1695

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

Croyez-vous que ces parcours pourraient contribuer à accentuer les liens d'est en ouest par exemple ?

1700

**MME SANDRA O'CONNOR:**

Ah oui, tout à fait.

**M. PIERRE RICHARD:**

Oui, je pense que c'est ça. La disparition de l'autoroute Bonaventure comme telle, je pense que ça enlève une barrière dont souffre le Sud-Ouest, dont souffre d'une certaine façon aussi le Vieux-Montréal de l'autre côté. Mais ce n'est pas parce qu'on élimine cette  
1710 barrière que les liens vont se faire. Ils vont peut-être se faire plus facilement, mais il va falloir aussi les favoriser et on pense que d'utiliser l'élément culturel pour renforcer ces liens-là, les identifier avec les acteurs du milieu, avec les propriétaires de bâtiments patrimoniaux, en faisant appel à l'art public, mais pas seulement comme... c'est un peu l'impression qu'on avait, c'est que l'art public est peu utilisé, puis c'est pas mauvais pour en faire des points de  
1715 repère, mais au-delà de ça, d'en faire une expérience quotidienne, intégrée à la vie des citoyens du quartier, les gens qui y travaillent, qui y déambulent.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

Très bien. Merci.

1720

**LA PRÉSIDENTE :**

Ma question s'adresse à madame O'Connor ou à monsieur Richard selon. En page 6 de votre mémoire, vous indiquez, vous faites référence à l'expérience multidisciplinaire au moment du réaménagement de l'échangeur Parc/Pin de l'intégration d'artistes en art visuel et vous indiquez, vous souhaitez en fait que le promoteur puisse faire de même en s'associant à des artistes en art public, aux équipes de conception du chantier de démolition.

1725

Est-ce que vous souhaitez d'autres types d'interventions au-delà de la démolition du moment où il y aura démolition ? Est-ce que vous souhaitez que les artistes en art visuel puissent participer à d'autres moments dans le processus de développement de l'ensemble du projet ?

1730

**MME SANDRA O'CONNOR:**

Ce qu'on a recommandé un peu plus loin dans le mémoire, c'est que les comités, tous les comités qui seront mis en place, les comités de travail, les comités de réflexion, les comités de suivi impliquent le plus souvent possible la participation d'artistes en art visuel et de résidents artistes aussi.

1735

1740

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Madame O'Connor, Monsieur Richard, merci. J'inviterais maintenant monsieur Robert Hajaly, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Hajaly.

1745

**M. ROBERT HAJALY :**

Good evening everyone. I hope you got my brief because I'm just going to read it, basically, it's the simplest thing to do.

1750

Just to introduce myself, I reside and work downtown, though not an area of this project exactly. and my interest, I have two interests: first, urban development, especially in the downtown area and also public transport. So I have a double interest in this project.

1755

Now the project has two distinct aspects. First of all, of course, as to whether to replace the elevated expressway with a boulevard and there is the separate question, where to route the buses to the South-shore. And I'll take about these things separately.

1760 Regarding the regarding the replacement of the elevated autoroute. This was justified at the presentation for three reasons: promoting development in the area; linking the areas east and west of the autoroute; and creating an impressive gateway. My general view is that it's not justified.

1765 Let's start with development. I do not think that this project will promote significant development at this time. At least as envisaged by the promoters. People familiar with the downtown situation will know that there are very many vacant sites available for development which have not been developed for a long period of time and particularly very little office development. And you have to ask yourself in terms of hotels and residences, because that's also included, whether anybody would want to build an hotel or residence in what would  
1770 essentially be a traffic island; an island located between two streams of traffic.

And in fact, monsieur Gaétan Rainville, the head of this project, admitted to me, at the information session of December 2<sup>nd</sup>, when I asked him, that no developer had in fact committed himself to this project. And I think that's rather deceptive because the developers  
1775 are claiming that they are going to have investments of, I quote: "1.529B \$" as if their actual buildings, with a precise value, which have been committed. But in fact, nothing has been committed.

1780 My conclusion then is that, at least, at this time, this project will not pay for itself; certainly for the next 10 to 15 years.

What about the project tying together the areas east and west of it. I think this claim is equally false. People familiar with the area will know already that there are underpasses at William, Ottawa, Wellington and Brennan streets, and this demolition of the expressway will  
1785 not add a single underpass. It's true, of course, that the elevated expressway creates a bit of a visual barrier. But even if it's demolished, there will be the further visual barrier created by the railway viaduct which will still be there.

1790 Finally, regarding the creation of an impressive gateway, it seems to me much more important, in fact, to promote the harmonious and respectful development of the area. In particular, the area that is to say at the east of the expressway. In particular, I would like to note that the high rise character of the buildings imagined by these promoters are way out of scale with the buildings in the area, most of which are very low rise and the highest of which no more than 9 storeys. And realistically if these buildings were ever built, the result would be  
1795 that they would cast very long shadows indeed on these low rise buildings, particularly, of course, in winter, but also in spring and fall, which is not a very friendly thing to do.

1800 So my conclusion at this point, it that the project is premature and it will not pay for itself in a near future. And the better option for now it seems to me, it to repair the elevated portion of the autoroute as necessary.

1805 It was claimed that there would be a 55M \$ cost of this repair; I believe this is exaggerated. I casually examined the expressway from Notre-Dame to Brennan Street, I could find no crumbling concrete, no visible cracks, no salt erosion. I'm not saying there aren't repairs necessary, but my recommendation there is that there be an independent professional examination of it to verify the cost.

1810 The promoters claim that if the autoroute is repaired, it will still have to be torn down in 15-20 years. If this is really so, or if in the meantime there really is an acceleration of development downtown and all the vacant sites are being used up, or alternatively, if the developers can really get let's say 600M\$ minimum of investments committed to the project, then I would say perhaps it could be justified. But, unless these conditions apply, not so.

1815 Now, if this project does eventually go ahead, maybe in 20 years time, I'd like to make a few comments about improving it. The first thing is I would like them to consider the possibility, more realistic I think, that this strip between Duke and Nazareth could be a linear park, which would make the area more attractive and promote development to the east of it rather than being some kind of development in itself.

1820 Secondly, I'd like to comment on the fact that the sidewalks projected in this development are far too wide at 4.5 meters and 9.5 meters; what you are going to have is vast expanses of concrete on which there will be very few people walking, really quite, I suggest that sidewalks be no more wide than 3.5 meters or 11.5 feet.

1825 The final suggestion that I want to make, is that the monument at the south end of it, which is supposed to be a welcoming monument to Montreal, in fact indicates in no way the character of Montreal. So it should be changed, so as to indicate in a more specific way the character of Montreal.

1830 The final suggestion I want to make about this aspect of the project is that whether or not this autoroute is torn down, that the railway viaduct should be improved right away or as soon as possible. In particular the walls of the viaduct where they are stained or dirty or discoloured or covered with graffiti, should be painted. The underpasses should be cleaned and also painted and they should be much better lit; in particular the passageways for pedestrians are not lit at all. And even the passageways for the cars are dark during the day; so they should be lit at all times.

1840 And I would like to add one thing, which is not in my brief, which is that the beams over the railway should themselves be painted a pleasant colour, because the overall impression created by this viaduct is a kind of very grim industrial site which is not conducive to any kind of promotion or attractiveness.

1845 O.K. That's the first part. I turn now to the question of the buses. Dalhousie corridor was justified on the grounds that it provided the most direct route between the terminus and the Bonaventure and the only dedicated route.

1850 My view in fact is that it's not more significantly direct than other possibilities, and I will mention one possibility in particular and that it's dedicated character does not justify it's disadvantages.

1855 Specifically, if as an alternative, if buses leaving the terminus instead went south along Peel Street to the autoroute, while those arriving took the Bonaventure and then University Street until turning left on to either Saint-Jacques and Saint-Antoine and then to the terminus, the total distance travelled would be about the same as with the Dalhousie corridor. It should be born in mind that buses leaving the terminus and using the Dalhousie corridor, must travel 3 blocks eastward to get to the projected Dalhousie Street.

1860 And I want to add that my proposal alternative would work best, specifically for buses turning left from University Street on to either Saint-Jacques or Saint-Antoine, if there were 4 short delays, red traffic lights, preventing traffic moving southward along University Street, while the buses had a green light to make their turn left. I mention this, because there was an objection coming from the project about this kind of turn.

1865 And I would also point, this is a common thing, for example it happens on traffic moving north at Atwater and turning to de Maisonneuve, which is where I work, and I'd like to point out that the Dalhousie project does not escape this problem. The only difference is they have to make a turn at Brennan and in doing that, to get to Dalhousie, which is west of the autoroute, they have to block the traffic coming south. So there is no advantage in that respect to their alternative.

1870 Now the dedicated character of the Dalhousie corridor, I admit, is an advantage, but it does not, of course, escape the bottleneck of the Bonaventure autoroute further south, which is just 6 lanes, not to mention the Champlain Bridge. More to the point, it is not enough of an advantage to compensate for the disadvantages, which are well known, but I will repeat them.

1875 First of all, their corridor will create considerable noise, smell, pollution, vibrations and a possible diminution of property values for the residents of the Lowney buildings, particularly those facing or close to Saint-Maurice street.

1880 It should be born in mind here that the buses that are leaving the terminus on their way to Dalhousie Street have to pass right in front of the Lowney building on Saint-Maurice street, as well as, of course, those going to the terminus. So each bus passes twice, if there is a projected 1400 buses, that's 2800 passes and then you have to multiply that by the number of times the bus makes the circuit each day. You are going to get buses continuously going,



1885 one right after the other; and, in fact, I went there at 5:00 and that's exactly what you get, one right after the other, for over an hour.

I would say that, just by contrast, my alternative avoids that, but it also has the additional advantage, because buses are going on University and Peel, of distributing the burden a little bit so no one gets too much affected by it.

1890 My conclusion here, and this is, I think the most important point, is that it is morally wrong, and I would say, probably legally actionable, meaning they could take the City to court, to subject people to such a negative impact if a reasonable alternative can be found. I presented at least one such alternative.

1895 The second disadvantage, of course we know about it, possible damage to the Heritage New City Gas Company buildings south of Ottawa Street, from buses passing very closely to this building. Let me say here that the space between the elevated railway viaduct and the building where the buses have to go, its so narrow that buses passing between them will almost be touching the building and in fact if you look on your brochure, the brochure of the OC... you know, your group, you will see that the bus quarter actually touches the New City Gas Building, that's how you have drawn it, it actually touches it. Now if go there now, you'll know, in fact, that there is a door there and there is a sidewalk, people can actually get out of the building; they won't be able to get out of the building anymore as a result of that, let alone any other kind of damage.

1900 The final disadvantage, of course, the 86B\$ cost, I understand now it's 119M \$ cost. In my estimation, that could be much better use for light railway to the South-Shore, which I will talk about very briefly in a minute.

1905 Now, just, I want to answer one objection that was put to my alternative at the information sessions. One employee said that the Peel Street was not suitable for South-Shore buses because it was being reserved for the tramway. Now leaving aside the fact that the tramway is for some kind of uncertain future, I want to point out that there is a bus now, which falls in the tramway route, which is the 515. And that bus is very little used. I was there at 5:00 yesterday, Monday: two people in the bus going south.

1915 Now what's to suggest that there would be a lot more people using the tramway? What I want to say is this, if you are going to spend public money, because that tramway is going to be expensive, if you want to spend public money, spend it where there is a real demand and an increasing demand. And that's obviously creating a light railway to the South-Shore. That's where you got to spend the money on.

1920 This route, it seems to me, offers the only long term solution to this problem of congestion, because the congestion is caused to begin with by the 6 lane Bonaventure autoroute further south and the Champlain Bridge. You have traffic coming from the Décarie

expressway as well as the Bonaventure expressway, all funnelled into one bridge. That's what you got to deal with. The Dalhousie route is not going to change any of that.

1930

And I want to suggest one thing. People talk about doing the railway, only when the Champlain Bridge is redeveloped. I want to suggest the possibility that this could be a stand-alone project. You've got the ice bridge, which is actually stronger than the Champlain Bridge because it breaks up all the ice; no reason why you couldn't do a light railway long before you redo the Champlain Bridge. You don't have to wait for that.

1935

I just want to reiterate my conclusion. Until there is a light railway, my suggestion is this, and I think it's worth repeating, buses arriving from the South-Shore should come up to the terminus, to repeat my view, along the Bonaventure autoroute, then University Street, they should turn left on either Saint-Jacques or Saint-Antoine, with a time delay of the traffic light to facilitate their left turn, and then buses should leave the terminus along Peel Street to the autoroute.

1940

Just to conclude, this alternative route, it seems to me, offers the best balance of the advantages over the disadvantages of all the routes proposed and in particular, it's preferable in this respect to the use of the Dalhousie corridor, supported by the promoters.

1945

And I want to just add one point. I think this change should be made whether or not the Bonaventure is demolished. It does not matter, because right now those buses are going on Inspector Street right next to the Lowney buildings, I think that's really unfair, it ought to be changed anyhow. So that's why I said there really two independent issues.

1950

Just one last issue I want to add here. There was an interview with Mr. André Bouthillier, I don't know if is here right now. He characterises a spokesman for la Société du Havre de Montréal, it's in *The Gazette*, January 9, and he said that whatever changes are made, the Dalhousie corridor is set in stone, meaning there is not going to be any change whatever people think. So I really wonder what is the point of these consultations here, if that is the attitude of this man, talking about a project that has not even been approved by the City Council.

1955

1960

Thank you very much.

**LA PRÉSIDENTE:**

1965

Thank you, Mr. Hajaly. Monsieur Chénard ?

**M. VIATEUR CHÉNARD :**

1970

On page 2, you mentioned that if the project goes ahead, that there should be a linear park from Duke to Nazareth and then down to Brennan, does it mean the whole block with the park or...

**M. ROBERT HAJALY:**

1975

Yes, it was just a suggestion that... I mean, if they get a lot of developers that are really interested in that, then I suppose they should go with the development. I suspect they will not. And if they don't, there is still a possible improvement to be made, you know, when it comes to the right time to do this, not now, which would transform the whole strip into a linear park.

1980

But I mean, I said, for example, if they got significant real commitment, like say 6.5M \$ of investment, something like that, then obviously they are going to do that. But otherwise, they should consider the possibility of making it to a park.

1985

People often refer, for example, to the *Quartier International*, it's a successful example of redevelopment, but the reason why that was successful, is that there are two important investors there, la *Caisse de Dépôt et le Palais des Congrès*, between them, they invested 650M \$. So that's the kind of level investment I would say that would be necessary to provoke this.

1990

Otherwise, they should just wait until, you know, until the autoroute comes to its natural end, and has to be demolished anyhow. If they don't have any investors, they should just make a linear park out of it, it's just logic.

**LA PRÉSIDENTE:**

1995

Thank you, Sir. J'inviterais madame Nathacha Alexandroff, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame Alexandroff.

**MME NATHACHA ALEXANDROFF:**

2000

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Alors, rassurez-vous, il y a juste quatre pages. Moi, je suis citoyenne de Pointe-Saint-Charles et solidairement de Griffintown. Je voudrais dire merci à Philippe Côté qui a relu mon texte et puis il m'a fait quelques petites suggestions.

2005

Alors, défaire une autoroute et réduire le flot automobile existant. D'autres ailleurs l'ont dit, l'on fait. Donc, bravo, c'est une merveilleuse initiative. Mais attention, nous a-t-on dit, le nom de boulevard urbain, cela peut aussi cacher une autoroute.

2010 Alors moi je parle de boulevard urbain parce qu'on dit qu'on va défaire l'autoroute Bonaventure et puis on va faire un boulevard urbain qui va être monté plus proche de Pointe-Saint-Charles et ce boulevard urbain va donc arriver à Montréal à l'endroit dont on parle. Donc, c'est un boulevard. On ne parle plus d'autoroute. C'est ce qu'on veut faire.

2015 Aussi, est-ce qu'un boulevard peut être autrement qu'urbain ? On dit toujours des boulevards urbains mais, c'est comme si on répétait des choses bizarres. Le dictionnaire *Larousse*: C'est une large rue, généralement plantée d'arbres, à l'origine sur l'emplacement d'anciens remparts possédant des immeubles avec des ouvertures en façade.

2020 La rue McGill est justement un parfait exemple historique d'un boulevard réalisé sur les anciens remparts des fortifications de Montréal. L'arpenteur Louis Charland qui réalisa les plans du boulevard McGill est le même qui a planifié le premier lotissement de Griffintown en 1806. Louis Charland innove à Montréal en orientant les îlots de la nouvelle trame en rectangle Nord/Sud et non plus Est/Ouest comme celle ancienne du Faubourg des Récollets, et toute la Ville en fera son nouveau patrimoine urbain. Pour preuve de sa renommé, la Ville  
2025 de Montréal a nommé son nouvel édifice administratif Louis-Charland.

Le flot automobile local est pendulaire. Donc, si on mettait le paquet sur le transport en commun, on se retrouverait avec un boulevard à deux voies dans chaque sens et une voie dédiée pour les autobus, dans un sens le matin et dans l'autre le soir. Il me semble que  
2030 ce serait suffisant. Déjà les deux-tiers des passagers de la Bonaventure à 6 voies utilisent l'autobus, tandis que la circulation automobile provient aux trois-quarts du Pont Clément à 4 voies entre l'Île de Montréal et l'Île-des-Sœurs.

2035 On parle d'une entrée de prestige à Montréal. Là, je peux parler de ma vie. J'ai quand même vécu à plusieurs endroits dans le petit monde qu'est notre planète. J'ai aussi vécu à New York, puis il m'est arrivé souvent de traverser au New Jersey juste pour regarder la forêt de gratte-ciel illuminés. Avec le temps, certaines choses s'estompent, mais cette image de New York restera à jamais gravée dans ma mémoire.

2040 Quand moi j'arrive à Montréal, quand qui que ce soit arrive à Montréal, ce n'est pas pour y voir une copie médiocre de la grosse pomme; c'est pour voir Montréal. Et Montréal, c'est une belle ville. J'ai été, j'en ai vu des villes dans le monde et chacun a sa personnalité et il ne faut pas que pour essayer de ressembler à une autre belle ville, on perde la nôtre, notre personnalité.  
2045

Montréal, ce ne sont pas des gratte-ciel. Les gens viennent ici pour voir ce que l'on n'a pas encore détruit et la verdure qu'il y a autour, un héritage architectural, historique et culturel inestimable. C'est pareil dans toutes les villes du monde, sortez un peu pour voir.

2050 À Montréal, il y a le patrimoine architectural mais il y a aussi un patrimoine scénique extraordinaire. On veut enlever l'autoroute qui a planté ses pieds sans vergogne dans le Canal de Lachine, un autre patrimoine, pour le revaloriser, mais on va ensuite planter des tours pour cacher tout ce qu'il y a derrière. Où est-ce qu'est la logique dans tout ça?

2055 Et puis, Montréal, où cela commence-t-il? Mon fief à moi, c'est Pointe-Saint-Charles. Quand cela va être le temps de la phase 2, je vous parie ma retraite que cela va être là, l'entrée de Montréal. C'est d'ailleurs vrai. Et là vous allez toucher non seulement au patrimoine matériel mais aussi au patrimoine immatériel de vie de quartier que représente celui-ci, qui a échappé à la destruction virulente de monsieur Drapeau. « Détruisez-moi ces taudis » a-t-il dit.

2060 Le Village-aux-Oies, une partie de Griffintown, une partie de Petite-Bourgogne, l'entrée est de la Pointe. Il a fallu que l'on se lève et que l'on se batte pour ne pas disparaître!

2065 Je vous suggère, et là je parle aux gens qui veulent descendre et faire la phase 2, donc, je vous suggère gentiment d'aller aligner vos flûtes avant d'y aller parce qu'on ne se laissera pas faire comme on n'a pas laissé faire monsieur Drapeau.

2070 Le corridor Dalhousie. Là, il me semble que ce serait bien plus simple de vous référer à l'alternative développée par le Groupe de recherche urbaine de Pierre Brisset, architecte, dont le projet, soutenu par messieurs Jean Décarie, urbaniste, David Hanna, professeur en morphologie urbaine et patrimoine à l'UQÀM. La proposition du GRU unifie les 3 phases d'aménagement de la Société du Havre et surtout, vise le retour du Pont Victoria à sa vocation ferroviaire première : trains + tramways.

2075 Cela permettrait en une seule opération de régler les problèmes de circulation sur les rues Bridge et Wellington où c'est l'enfer deux fois ou trois fois par jour, de faire disparaître la plupart des autobus sur le Pont Champlain. On n'en aurait plus de problème de virage à gauche. On n'aurait plus de problème de Dalhousie.

2080 Nous, à Pointe-Saint-Charles, soutenons cette vision qui nous a été proposée depuis l'Opération populaire d'aménagement, l'OPA de 2007. Afin d'accélérer la réalisation de la phase 2 de la Société du Havre, l'OPA 2007 démontrait aussi que l'ouverture au fleuve est immédiatement réalisable dans l'axe du Parc Marguerite-Bourgeoys avec un petit viaduc ferroviaire percé dans le talus de Via Rail.

2085 Cette percée urbaine rejoignant la piste cyclable le long du fleuve occuperait la voie excédentaire de la Bonaventure, un lien-lieu afin de relier les pistes existantes à Verdun, dans le Vieux-Montréal et sur le Pont Champlain afin de relier la Pointe et le fleuve et de valoriser son patrimoine. Le nouveau passage menant directement à la Ferme Saint-Gabriel,

2090

un incroyable succès muséal car en 10 ans le nombre de visiteurs est passé de 7 000 à 70 000. Un succès populaire qui ira grandissant avec un investissement confirmé de 7.5 M\$ pour son agrandissement.

2095 L'accessibilité métropolitaine à ce pôle culturel régional mérite toute l'attention de la Société du Havre, surtout que ce lien-lieu fluvial est inscrit dans la planification depuis 2004 et que son coût minime de réalisation est comparable au prix d'une seule des nombreuses études commandées pour 46 M\$.

2100 La construction au centre du boulevard, entre les rues Wellington et Notre-Dame. Sur la maquette de présentation, on n'a pas reproduit l'habitat actuel ; on y a placé des immeubles non existants mais espérés de chaque côté du boulevard et le projet Devimco à Griffintown. Il y a deux sortes de développements, il en faut et comme il faut.

2105 Ceci maquille la donne visuelle. Cela rend moins pire la hauteur que pourraient atteindre les immeubles qui seraient construits dans la partie qui est en cause aujourd'hui.

2110 Parlons-en. Pas une chatte de mon quartier ne viendrait, même avec un steak tous les jours, garanti à vie, y mettre bas ses petits. Et on veut y construire des logements. Bruit, poussières, vibrations, circulation... et j'en passe dont les trains à deux pas ; on n'a pas parlé que les trains passaient là tous les jours.

2115 Pourquoi pas des bureaux? Ils pourront toujours aller se reposer chez eux le soir. De toute façon, il n'est pas question de construire plus haut que les immeubles à proximité, donc, 6 étages au maximum.

2120 Et Griffintown ? Pourquoi ignore-t-on la réaction cuisante à la dernière attaque contre ce quartier? Prenez-vous les Montréalais pour des innocents? On n'en veut plus de vos gratte-ciel à l'architecture identique à la Place Alexis-Nihon et au Complexe Desjardins. Et surtout que l'on ne ressorte pas la rengaine : « On a besoin d'aller en hauteur parce qu'il n'y a plus de terrains et que les espaces doivent être rentables ». Aller donc compter les terrains de stationnement au trois-quarts vides dans ce quartier.

2125 La Ville s'est débarrassée de tous ses terrains au lieu de bien les exploiter et c'est le privé qui ramasse. Comme le but de l'exercice est de réduire le nombre de voitures, ben, bâtissez dans les trous et attention, pas trop haut. Même chose pour le bord du canal. il appartient à tous les citoyens et non pas à une minorité qui pourrait s'y payer un condo de luxe.

2130 Et voilà. Pour commencer la deuxième décennie de ce millénaire, je vous souhaite, décideurs et bâtisseurs, un jugement plein de sagesse, harmonie, beauté et équilibre pour notre bonne vieille ville de Montréal. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2135

Merci, Madame Alexandroff. À propos de... vous indiquez en matière de patrimoine architectural, vous insistez sur le fait qu'il y a aussi un patrimoine scénique ?

**MME NATHACHA ALEXANDROFF:**

2140

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2145

Ma compréhension est que vous débordez des...

**MME NATHACHA ALEXANDROFF:**

2150

Quand vous arrivez à Montréal...

**LA PRÉSIDENTE :**

2155

Vous débordez strictement des vues pour parler vraiment de scènes, de paysages scéniques ; est-ce que je comprends bien ?

**MME NATHACHA ALEXANDROFF:**

C'est ça, oui.

2160

**LA PRÉSIDENTE :**

2165

Bon. Dans ce contexte-là et dans le contexte de l'avant-projet qui nous est soumis présentement, quels seraient pour vous qui, je comprends, avez une bonne mémoire visuelle, ces paysages scéniques auxquels vous tenez et que vous souhaiteriez voir préservé à tout prix ?

**MME NATHACHA ALEXANDROFF:**

2170

Bien, quand on se retourne et puis qu'on regarde en arrière, on voit une partie du mont Royal : il va être vert, il va être gris ou il va être de couleurs multiples en automne, mais

il fait toujours partie de nos paysages à Montréal. Alors, quand on commence, quand on a des bâtiments comme il y a eu à Montréal, bon, à un moment donné au centre, on a construit plus haut, je veux bien comprendre ça, mais quand on commence à construire des tours comme on le fait maintenant, petit à petit on s'aperçoit que, ah ! on ne voit plus ça.

2175           Moi, la seule chose que j'aime bien voir de loin, c'est l'Oratoire St-Joseph, et en dehors de ça, ça ne m'intéresse pas : ce n'est pas New York, c'est pas intéressant.

**LA PRÉSIDENTE :**

2180           Et dans le contexte des réalisations, même si la Commission a comme mandat de s'intéresser à la phase 1 d'avant-projet, vous avez en tête l'aboutissement aux phases 2 et 3, dans le contexte, est-ce que les vues protégées actuellement par la Ville de Montréal sont suffisantes ou devront être revues à la lumière d'une notion un peu plus large de paysages scéniques par exemple tel que vous l'utilisez ?

2185

**MME NATHACHA ALEXANDROFF:**

2190           Oui. Blen, écoutez, quand vous regardez le projet, on le voit à vue d'oiseau, on ne le voit pas du sol ; on ne le voit pas du Canal de Lachine, le projet ; on ne le voit pas à l'arrière de ce qu'on va mettre par terre. On voit quelque chose en plongée. Donc, les immeubles paraissent beaucoup plus petits, puis on voit ce qu'il y a derrière puisqu'on est plus haut. Alors, est-ce que quelqu'un y a pensé ?

2195           Vous savez, avec tout ce qui s'est passé depuis des années, nous comme citoyens, on le sait, on se butte la tête contre les murs chaque fois qu'il y a quelque chose qu'on n'aime pas et qu'on dit, écoutez, on ne devrait pas faire ça. Puis c'est pas un fou qui se lève et puis qui veut quelque chose ; on est des centaines comme ça. Et c'est toujours non, il faut que ça rapporte et puis...

2200           C'est comme le fameux « clé en main » pour Devimco. Je veux dire, c'était quelque chose. Moi je parle au départ du fameux... de ce monsieur qui a construit... monsieur Louis Charland, il a fait la fameuse, le lotissement de Griffintown et puis ça, avec Devimco, il y a plusieurs rues qui sautaient là-dedans.

2205           Alors, pourquoi changer les trames de rues dans des endroits, Griffintown, Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, Petite-Bourgogne, après le Vieux-Montréal, c'est ce qu'il y a de plus vieux à Montréal. C'est parmi les choses les plus vieilles. C'est du patrimoine industriel. Et le bas de la ville aussi.

2210           Alors, comme on disait tout à l'heure, faites-en un parc, mais... ou des bureaux. Peut-être des bureaux pas trop hauts. Oui, ça vaudrait peut-être la peine. Mais pas des



logements pour... Et là, on dit « Ah oui, on va peut-être faire bien plus de logements sociaux là », mais c'est drôle, pourquoi est-ce qu'on en mettrait là et pas ailleurs, des gens ?

2215 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci., Des questions ? Madame Alexandroff, merci.

2220 **MME NATHACHA ALEXANDROFF:**

C'est moi qui vous remercie.

\*\*\*\*\*

2225 **LA PRÉSIDENTE :**

2230 C'est maintenant le moment d'exercer pour la Société du Havre, si elle le souhaite, son droit de rectification en regard d'éléments soulevés ce soir. Sans plus tarder, je vais donner la parole à madame Isabelle Hudon. Bonsoir, Madame Hudon.

**MME ISABELLE HUDON:**

2235 Bonsoir. Alors, je vais céder la parole à mon collègue et je vous reviendrai en conclusion.

**LA PRÉSIDENTE :**

2240 Monsieur Carrette. Bonsoir, Monsieur Carrette,

**M. CLAUDE CARETTE :**

2245 Bonsoir, Madame la présidente. Messieurs les commissaires, bonsoir. Donc, nous souhaiterions apporter certaines précisions quant au Plan de transport, particulièrement au chantier 7 du Plan de transport qui traite spécifiquement d'un système rapide par bus dans le corridor du Pont Champlain et Bonaventure.

2250 Lorsqu'on dit « système rapide par bus », il faut comprendre, il faut distinguer un peu avec les voies réservées régulières. Un système rapide par bus, c'est un système où est-ce qu'il y a des aménagements particuliers pour s'assurer d'une voie exclusive aux autobus 24 heures sur 24 en particulier avec des aménagements particuliers.

2255 En fait, le chantier 7 du Plan de transport, essentiellement son titre est d'installer une plus grande capacité de transport en commun dans le corridor Champlain/Bonaventure. Et je vais citer un petit peu le Plan de transport, en l'occurrence à la page 19 où on parle du chantier 7.

2260 *« C'est que la Ville de Montréal a déjà fait connaître son intention de réaménager l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. Ce projet se réalise en trois phases. Il transformera une des principales entrées de Montréal et permettra de consolider et de développer le transport en commun dans le corridor Centre-Ville/Pont Champlain/Rive-Sud.*

2265 *L'AMT, la STM et la Ville de Montréal examinent déjà toutes les mesures qui pourront être mises en œuvre pour augmenter la capacité d'accueil des autobus dans le Centre-Ville et faciliter leurs déplacements dans le corridor Bonaventure par des aménagements de voies en sites propres.*

2270 *Ces interventions ne devront pas compromettre l'implantation à plus long terme d'un système guidé dans l'axe Centre-Ville/Rive-Sud tel un système léger sur rail. »*

2275 Donc, évidemment en 2007-2008 lors de la rédaction de la version préliminaire et de la version finale du Plan de transport, l'étude des choix des scénarios n'était pas faite justement au moment de la rédaction et l'ensemble des possibilités d'aménagement était envisagé, particulièrement un site propre. Ce choix-là dans le cadre du Plan de transport s'est fait sur la base des études réalisées en l'occurrence pour le compte de la SHM pour la firme Tecslut.

2280 Tecslut dès lors, dans le fond, identifiait qu'un corridor de transport efficace devait se faire de façon distincte du futur boulevard pour le succès du projet Bonaventure, d'où la notion justement de sites propres dans le Plan de transport.

2285 Et par rapport aux coûts, il ya eu des discussions également par rapport aux coûts, quels coûts on avait mis dans le Plan de transport, donc, de l'ordre de 30 M\$ sur la base des connaissances du projet qu'on avait et, comme plusieurs projets pour un exercice de planification stratégique sur 20 ans, on prend les meilleurs coûts qu'on connaît alors sur, dans le fond, l'état d'avancement des études en cours et dans ce cas-ci, c'était des coûts linéaires pour les systèmes rapides par bus.

2290 Soulignons également qu'il n'y a pas seulement un projet de système rapide par bus dans le Plan de transport. Il y a également des projets sur l'axe Pie IX qui sont proposés et également sur l'axe Henri-Bourassa. C'est essentiellement ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, Monsieur Carette. Madame Hudon.

2295

**MME ISABELLE HUDON:**

Merci. Alors, je voudrais réitérer, voire corriger la perception de l'enjeu principal ici suite au dépôt du projet du réaménagement de Bonaventure. L'objectif principal est d'investir dans cette infrastructure routière versus dépenser pour l'entretien de l'infrastructure actuelle.

2300

Premier correctif. Je voudrais porter à votre attention que dans les trois dernières années, nous avons mené de nombreuses études pour appuyer notre recommandation et non pas au coût de 40 M\$, mais 8 M \$.

2305

Maintenant, sur quatre fronts, j'aimerais corriger ou rectifier certaines informations. Premièrement, concernant le corridor Dalhousie. Plusieurs facteurs ou coefficients multiplicateurs du nombre d'autobus sur le tracé actuel ont été véhiculés. L'objectif du corridor Dalhousie est justement de passer de 300 à 0 le nombre d'autobus qui utilisent l'Inspecteur comme voie de circulation.

2310

Deuxièmement, réitérer que les tracés pour la tramway et le SLR sont des tracés protégés dans le projet et nous avons cru bon d'y aller rapidement avec un tracé autobus pour être pragmatique et assurer une circulation fluide.

2315

Deuxième point sur le thème du gros et grand projet immobilier sur les îlots centraux. Première information. Rappelons-nous que ce sont quatre îlots centraux que nous proposons de développer et où on pourra y installer un développement immobilier et commercial. Pour fins de comparaison, chacun des îlots aura 425 000 pieds carrés, soit l'équivalent de la demie du développement Lowney. Donc, c'est quatre îlots de 425 000 pieds carrés et non pas un îlot de 1.5 million de pieds carrés, qui équivaldrait par exemple à la Place Ville-Marie.

2320

Deuxième information sur les bâtis des îlots centraux. Nous irons, et nous proposons non pas des tours de hauteur comparable au Centre-Ville, mais bien la moitié de la hauteur des tours du Centre-Ville.

2325

Troisièmement sur le point du projet immobilier. Sachez que nous avons coulé avec encre sur papier que nous respecterons, et dans le projet nous respectons la politique d'habitation sociale et abordable, donc, le ratio de 15% pour les deux catégories.

2330

Troisième point : la présence et/ou l'absence du CN dans le projet. Je veux vous réitérer que depuis trois ans, nous sommes en constante conversation et discussion avec le CN.

2335

Quatrièmement : patrimoine. Il est vrai que nous avons fait un nombre, réalisé un nombre d'études sur le front du patrimoine et que la partie, par exemple, Ottawa n'a pas été étudiée parce que je vous rappelle qu'à l'époque où nous menions les études, le projet Griffintown, la partie Ottawa était dans le périmètre de Griffintown, ce qui n'empêche pas qu'on pourrait continuer les études.

2340

Alors, c'était mes quatre points de rectification. Je voudrais également ajouter en terminant bien sûr mes remerciements à vous, Madame la présidente, Messieurs les commissaires et également les membres de votre équipe. Je vous remercie. Et réitérer et/ou rectifier l'information que votre rapport sera remis aux élus et qu'il en reviendra aux élus de prendre une décision sur ce projet.

2345

Merci.

2350

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, Madame Hudon, pour ces diverses précisions ainsi que Monsieur Carette précédemment.

2355

J'aimerais remercier, avant de terminer cette séance ce soir, les représentants de la Société du Havre, collaborateurs, partenaires, toute l'équipe de l'Office qui a assuré le soutien et la logistique de cette soirée.

2360

Cette assemblée est maintenant terminée. Elle met un terme, comme vous le savez, à la seconde phase de la consultation. C'est donc avec un brin d'émotion que je vous dis merci à tous de votre présence, de votre patience, de votre courtoisie et de votre participation.

\*\*\*\*\*

2365

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

2370

ET J'AI SIGNÉ:

---

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**